FLORIANA POPESCU

DE LA NAVE CU PÂNZE LA NAVE CU PROPULSIE

LEXICON NAVAL ROMÂNESC



GALAȚI UNIVERSITY PRESS

FLORIANA POPESCU

DE LA NAVE CU PÂNZE LA NAVE CU PROPULSIE

LEXICON NAVAL ROMÂNESC



Galați University Press
2018

Colecţia Ştiinţe Inginereşti

Galaţi University Press – Cod CNCSIS 281
Editura Universităţii „Dunărea de Jos”
Str. Domnească, nr. 47, 800008 – Galaţi, ROMÂNIA
Tel. 0336 130 139; Fax: 00 40 236 461 353
gup@ugal.ro

Referenți științifici :
Conf. Univ. Dr. Carmen OPRIŢ-MAFTEI
Inginer Valentin POPESCU

ISBN 978-606-696-280-3

Tipărit la Editura Universităţii “Dunărea de Jos” din Galaţi
GALATI UNIVERSITY PRESS

Generațiilor de profesioniști care au așezat Galațiul pe harta mondială a constructorilor de nave, unde se află și astăzi

Prefață

Lucrarea de față este o introducere în studiul terminologiei navale, care mai cuprinde, în subsidiar, și o serie de date istorice și culturale cu impact asupra dezvoltării șantierului naval al orașului Galați. Studiul urmărește atât aspecte lexicologice (vizând origini, etimologie, procedee de formare a cuvintelor, naturalizări, evoluție lexematică, relații etimologice, lexicale și/sau semantice) cât și trăsături proprii vocabularului specializat (cu referiri exclusive la termenii semitehnici, tehnici și supratehnici).

Această carte introduce în literatura terminologică românească un stil funcţional sau lexicon profesional pe cât de complex pe atât de puţin cunoscut de numeroşi terminologi, dar, în același timp, foarte bogat și cu rădăcini adânci în istoria culturii române și a Galațiului.

Din perspectiva problematicii abordate, lucrarea se circumscrie studiilor terminologice efectuate în alte universități și centre de cercetare din țară. Întregul demers pune în valoare ideile, modelele, metodele și direcțiile de cercetare moderne ale școlii românești de terminologie. S-a acordat aceeași atenție și importanță atât preocupărilor terminologilor și istoriografilor din Galații de la Dunărea de Jos cât și lexiconului naval descris pentru prima oară sub forma unui glosar.

Dacă în ultimii douăzeci, treizeci de ani oglinda Dunării a fost atinsă mai mult de rafalele de vânt decât de ambarcațiuni, lucrurile nu au fost la fel de anoste de-a lungul veacurilor. Chiar și în anii cei mai întunecați ai totalitarismului, Dunărea, drumul cel fără de pulbere, a fost unul dintre martorii dinamicii transportului pe apă, al comerțului și al industriei.

Cercetările care au precedat elaborarea acestei cărți au explorat piese ale literaturii locale cuprinzând scrieri cu caracter științific, istoric, istoriografic și memorialistic dedicate (și) domeniului construcțiilor navale. Fragmente de acte, documente istorice și/sau impresii ale călătorilor străini,

aflaţi în trecere prin aceste locuri și având o valoare documentară la fel de mare ca și literatura memorialistică a autorilor locali, apărută între anii 1970-2018, au contribuit în egală măsură la completarea unora dintre petele albe ale istoriei locale a construcțiilor navale.

Scopul inițial al cercetării a fost alcătuirea unui glosar al termenilor specifici construcțiilor navale. În multe cazuri, descrierea terminologică a necesitat argumente ilustrative, ceea ce a dus la noi și noi reconfigurări şi reformulări ale întregului proiect.

Este important de menționat că, din cauza lipsei surselor terminologice din acest domeniu aproape complet ignorat și de lingviști și de navaliști, selectarea elementelor pentru compilarea glosarului proiectat s-a bazat pe lucrări lexicografice proprii domeniului maritim. Acolo unde a fost posibil s-a recurs și la informații incluse în glosare și/sau dicţionare străine. În plan secundar, lucrarea a făcut doar scurte trimiteri la apariția și dezvoltarea locală a domeniului arhitecturii navale, strâns înrudit cu domeniul construcțiilor de ambarcațiuni.

Galați,

Decembrie 2018.

Mulțumiri

Ideile nu vin din senin (Lackoff şi Johnson 2003: xi), ele vin din modele, din cărţi model, deoarece „cărțile din cărți se scriu” și din oameni model, căci „omul sfințește locul”. Am fost în preajma unor astfel de oameni și îi păstrez în amintirile mele, mulțumindu-le atunci când este posibil.

Primul meu gând pios și aleasa recunoștință se îndreaptă către conducătorul lucrării mele de licență, conf. dr. *Nicolae Bejan*, titularul primului curs teoretic de *Engleză pentru scopuri specifice: terminologie navală*, organizat la Facultatea de Învățământ Pedagogic a Universității din Galați (1978-9) și, respectiv, în învățământul universitar românesc. Persoană elegantă, rafinată și deosebit de discretă, profesorul Nicolae Bejan este autorul primelor cercetări privind terminologia navală concretizate în comunicări științifice, articole și studii publicate în țară sau în străinătate. Prin studiile sale, Nicolae Bejan va rămâne în istoria școlii românești de terminologie ca inițiator al explorărilor terminologiei navale (cu aplicații asupra limbii engleze) și autor al primei teze de doctorat românești dedicată studierii acestei terminologii, susținută în anul 1981 la Universitatea București.

În al doilea rând, nu pot să-i mulțumesc îndeajuns colegului meu din cadrul Biroului de Traduceri al SNG, *Spiru Săpătoru*, un admirator necondiționat al culturii și civilizației engleze, și, mai presus de orice, un fin și neîntrecut cunoscător al limbii engleze pentru scopurile navale.

Îi sunt recunoscătoare domnului dr ing. *Roman Pîrvulescu*, pentru bunăvoința de a-mi ceda, pentru o vreme, colecția personală a revistei *Buletin de Informare Tehnică Navală*. Mulțumesc, de asemenea, colegilor și superiorilor mei, care m-au susținut totdeauna cu expertiza lor.

Mulțumesc, de asemenea, domnului *Romeo Emilian Adamiu*, pasionat fotograf amator, pentru fotografia aleasă pentru coperta acestui volum.

Nu voi pierde prilejul pentru a-mi exprima deosebita recunoștință față de soțul meu, ing. *Valentin Popescu*, care mi-a fost mereu alături cu răspunsuri și explicații clare, concise și edificatoare. Nu aș fi înțeles nimic sau aproape nimic fără expertiza și spiritul său colaborativ, fără lungile mele ore de „ucenicie" care veneau după programul unei zile obișnuite de lucru. Consultațiile de strictă specialitate, în care termenul pus sub semnul întrebării era nu numai explicat ci și dublat de imagini, desene, ilustrații și, acolo unde era posibil, toate informațiile complicate erau completate și, mai apoi, văzute în teren, în ateliere, laboratoare sau secții de lucru, magazii ori depozite de piese și ansamble, în orice loc în care conceptul, ideea sau elementul necunoscut putea deveni concret și astfel păstrat în memorie fără teama de confuzie.

Anii petrecuți în Șantierul Naval m-au ajutat să înțeleg unicitatea și specificitatea produsului realizat de constructorii de nave. Într-un asemenea loc sârguința, cunoștințele și priceperea fiecărui constructor contribuie la finalizarea navei. Dacă un pantofar putea face singur o sută de perechi de încălțări într-un an, o sută de meșteri foarte pricepuți puteau face doar o singură **navă** într-un an. Și atât pantofii cât și navele sunt bunuri făcute de oameni și destinate oamenilor, dar cât de diferit este și volumul de muncă și de responsabilitate implicat de fiecare dintre aceste produse! Văzând meșteri la lucru am învățat să apreciez și rolul și rodul muncii lor. Și rodul muncii lor se „întrupează" greu, apoi crește și mai greu. Poate de aceea ei îl iubesc atât de mult: pentru că nu crește singur; el cere cunoștințe și cunoaștere, îndemânare, pricepere, conlucrare, măiestrie, respect și multă, foarte multă dăruire (de sine).

Anii petrecuți în Șantierul Naval m-au ajutat să-mi cultiv interesul pentru nave, care s-a transformat încet dar sigur în admirație, respect și nemărginită recunoștință pentru toți profesioniștii, știuți și neștiuți, începând cu omul atent, minuțios și prevăzător din fața planșetei și încheind cu cel care dăruiește împărăției apelor rodul muncii lor atunci când transformă în fapt comanda „Tăiați parâmele! Vira cricurile!"

„Toate studiile și cercetările privind navele, oricare ar fi ele și de orice tip, pleacă de la o idee ce guvernează știința milenară care este construcția navelor, cunoscută sub numele de ***principiul continuității***: orice navă, oricât de modernă, de tradiționalistă sau revoluționară în conceptele de proiectare sau exploatare, provine dintr-un lung șir de nave asemănătoare construite anterior."

(Crăciunoiu 1983: 38)

CUPRINS

LISTA TABELELOR ȘI A FIGURILOR

LISTA ABREVIERILOR ȘI A CONVENȚIILOR FOLOSITE ÎN TEHNOREDACTARE

Abrevieri ale denumirilor comune

ar.	limba arabă	înv.	învechit
c. fer.	căi ferate	mat.	matematică
c. n.	construcții navale	Mm	mile marine
constr.	construcții	pl.	plural
chim.	chimie	rus.	limba rusă
engl.	limba engleză	s.c.	substantiv comun
fiz. apl.	fizică aplicată	sin.	sinonim
fr.	limba franceză	stom.	stomatologie
ist.	istoric (arhaic, vechi)	tr.	turcă

NMS = Nava Majestății Sale

Abrevierile titlurilor lucrărilor citate în acest studiu se regăsesc în bibliografie.

Convenții

Simboluri	**care indică**
italice	date lingvistice, de ex., titluri de lucrări, exemple
Italice îngroșate	concepte, elemente importante într-o clasificare etc.
ghilimele	un citat, traducerea unui termen, un cuvânt cheie
t. m.	traducerea mea: deși toate citatele din autori străini sunt traduse exclusiv de mine, nu am specificat de fiecare dată **t. m.** deoarece consider că precizarea de aici este suficientă
X = y	X și y sunt sinonime (au aproximativ același înțeles)
X < y	X provine din ...
X > y	X are ca rezultat sau produce
X →	X înseamnă ...

PARTEA ÎNTÂI: TERMINOLOGIE NAVALĂ ROMÂNEASCĂ. PRELIMINARII

„Primul tratat cunoscut care a descris aspectele practice ale construcției de nave a fost un **manuscris** datând din 1434/1444, scris de un venețian cunoscut sub numele de Mihai din Rodos. Acest tratat era o erudită lucrare despre marină, care fixa în scris experiența acumulată de Mihai sub forma cunoștințelor de matematică, navigație, astronomie și construirea navelor. Acest din urmă domeniu a constituit un sfert din întregul text. Deși nu a fost publicat niciodată, tratatul a circulat mult printre cei interesați și părți din text au fost copiate în alte tratate de construcții navale, ca, de exemplu, *Fabrica di galere* sau *Fabrica de galere* (în jurul anului 1500) și *Arte de far vaselli* sau *Arta construirii vaselor* (în jurul anului 1550) ale lui Theodoro de Nicolo”

(Ferreiro 2007: 46).

Capitolul 1.

Introducere

1.1. Motivarea alegerii subiectului

Prin bogata sa colecție de nume și denumiri fie moștenite, fie adoptate, fie naturalizate și păstrate de-a lungul secolelor, vocabularul naval reprezintă un tezaur de o importanță deosebită alături de toate celelalte limbaje profesionale ale limbii române. Tezaurul naval românesc este, prin el însuși, o carte de istorie foarte complexă, plină de denumiri ale obiectelor, acțiunilor și procedurilor. Fiecare dintre aceste cuvinte aduce cu sine povești despre relații interumane, aspirații și împliniri, cunoaștere tehnico-aplicativă, legături comerciale și, nu în ultimul rând, despre ospitalitate și dorință de conlucrare. În ciuda valorii sale culturale și lexicale precum și a rolului său istoric, vocabularul lumii navelor pare să fi fost cenușăreasa studiilor de terminologie românească.

În ultimul sfert de veac a existat în lingvistica românească nu numai un real interes pentru explorarea și exploatarea limbajelor funcționale sau profesionale ci și o preocupare susținută pentru crearea unui cadru teoretic în așa fel conturat încât să poată contribui „la consolidarea terminologiei descriptive constituită prin utilizarea metodelor și modelelor lingvistice" (Bidu-Vrănceanu 2007, 2010, 2012), susținând astfel demersul științific al abordării oricărui limbaj funcțional.

Cu toate că în primul deceniu al secolului al XXI-lea mai multe centre de cercetare din filiale ale Academiei Române (Iași, Cluj-Napoca, Timișoara) și din mai multe universități românești au dezvoltat proiecte

de investigare lingvistică, s-au înregistrat relativ puține studii lexicale și lexicologice. Prin comparație cu acestea s-au înregistrat mai puține studii terminologice care consemnează existența unor valori lexicale specifice aparținând unui anumit domeniu profesional. Explorarea științifică a terminologiilor limbii române a cunoscut o nouă etapă de progres după apariția, începând cu anul 2005, a școlilor doctorale din universități cum ar fi, de exemplu, cele din Galați, Craiova, Constanța sau Arad.

Asemenea studii ar avea nu numai rolul de a explora un obiectiv lingvistic sau istorico-lingvistic ci, în primul rând, de a localiza pe harta terminologică a limbii române un adevărat patrimoniu de (mini)culturi profesionale, a unor tradiții adânc înrădăcinate, preluate de la strămoșii lor, practicate și dezvoltate de români pe teritoriile în care locuiesc și astăzi. Vechimea acestui popor și continuitatea neîntreruptă a existenței sale în aceste ținuturi, de-a lungul multor milenii, prin care au trecut cu truda muncilor manuale și a minților lor inventive, se confirmă și prin tezarul lexical regăsit în multe dintre limbajele sale funcționale.

Legendele au și ele, ca și obiceiurile, tradițiile, muncile și celelalte rânduieli ale vieții, un rol în păstrarea patrimoniului nescris al unei nații. Astfel, puțini știu că localnicii din nordul Dobrogei păstrează cu sfințenie legenda legată de vârful Consul din Munții Măcinului. Strămoșii au tot povestit nepoților lor că acolo sus, în vârful muntelui, au găsit funia cu care Noe și-a legat arca de un stâlp ca să nu poată fi luată de puhoaiele potopului. Legenda spune că stâlpul este încă acolo sus iar curioșilor nu le rămâne decât să descopere singuri dovezile strămoșești[1]. Dacă acceptăm că Noe și-a construit arca aici, atunci putem accepta, la fel de ușor, și faptul că oamenii locului trebuie să fi păstrat ceva din tainele acestui meșteșug măiestru.

Pe de altă parte, tezaurul istoric, de exemplu, păstrează urme care

[1] Legenda mi-a fost povestită în anul 2011 de către domnul **Petru Tiron (†2019)**, om din partea locului, generos și plin de haz, înzestrat nu numai cu harul minunat al povestirii ci și cu dorința de a oferi și celorlalți tezaurul de cunoaștere primit în dar de la străbunii săi. Îmi exprim respectul pentru acest domn și recunoștința pentru acele câteva clipe fugare petrectute la poalele piscurilor tocite de milioanele de ani ale munților Măcinului.

atestă existența transportului pe apă practicat cu secole în urmă nu numai la malul mării, acolo unde sălășluia odinioară și Cetatea Enisala și, mai departe, până la Callatis, Histria și mai departe la Pontul Euxin ci și pe malurile râurilor interioare cum ar fi cele ale Siretului, Bistriței, Prutului și Mureșului. Este un fapt cunoscut că în timpul cuceririi romane grâul, mierea și aurul, produse ale brandului Dacia, erau transportate de romani către capitala Imperiului cu ajutorul ambarcațiunilor proprii care ajungeau pâna la cetatea Alba Iulia, situată acolo, în inima Transilvaniei. Că dacii erau familiarizați cu ambarcațiunile este un fapt demonstrat prin reprezentările de pe Columna lui Traian. Că legătura urmașilor lor cu ambarcațiunile a fost continuată, sub o formă sau alta, fie construindu-le, fie reparându-le, fie folosindu-le doar în calitate de beneficiari, este un fapt dovedit de neașteptate imagini ale unor picturi murale din mănăstirile Moldovei Evului Mediu. Că transportul pe apă a făcut parte din civilizația neamului românesc este evident și, de aceea, consider că nu mai are nevoie de alte dovezi. De asemenea, operațiunile de pază, supraveghere și intervenție desfășurate pe apă au fost o constantă a vieții neîntrerupte a generațiilor de locuitori ai meleagurilor României contemporane. În plus, în unele situații de conflict au avut loc chiar și lupte pe apă.

În pofida acestor realități, vocabularul naval a avut doar o circulație orală. Pentru comparație, menționăm publicarea la Veneția a lucrării semnate de un anume „monsieur Saverien" și numită *Dizionario istorico, teorico e pratico Di Marina*, în 1796, an în care, conform istoriei lexicografiei românești, în cultura noastră, deși se compilaseră deja câteva dicționare bilingve, nu apăruse încă niciun fel de glosar sau dicționar monolingv.

Pe de altă parte, referirile conjuncturale, care analizează parțial un segment oarecare al vocabularului naval, nu reflectă nici pe departe unicitatea structurilor simple, compuse sau derivate prin afixe ori aspecte ale metaforelor lexicale, nici varietatea etimologică și nici bogăția de termeni asemănători sau înrudiți prin forma sau înțelesul lor. Constatând, pe parcursul celor patru foarte lungi ani (1986-1990), când am lucrat ca

traducător în Șantierul Naval Galați, lipsa lucrărilor lexicografice care să descrie acest vocabular funcțional în școala românească de lingvistică, am conturat treptat și metodic profilul unei cercetări indivinduale continuate, în cea mai mare parte a ei, în climatul științific al centrului de cercetare CITLIT[2] al Departamentului de Engleză, care funcționează sub egida Facultăţii de Litere a Universităţii „Dunărea de Jos" din Galați.

Explorarea acestui limbaj a însemnat pentru mine, în egală măsură, un provocator proiect de cercetare lingvistică și o responsabilitate liber asumată în perfecționarea personală. Am resimțit această necesitate profesională încă din primele zile ale muncii de traducător. Ca absolvent al unei facultăți de învățământ pedagogic, cu educație și instrucție bazate pe studiul limbii și al literaturii, dar plasată în spațiul profesional al traducerii specializate, obsesivul meu recurs la dicționar era fundamental. Din păcate însă, niciunul dintre dicționarele tehnice, fie cel englez-român[3] sau român-englez[4] în uz la vremea respectivă, elaborate în anii 1960, nu includeau articole aparținând terminologiei navale. A trebuit, prin forța lucrurilor, să-mi întocmesc o colecție proprie de termeni devenită, încetul cu încetul, un glosar cu sfârșit deschis, consemnând în fiecare zi elemente noi de vocabular. Colecția a rămas funcțională chiar și după schimbarea direcţiei parcursului meu profesional.

Cât despre datoria personală, aceasta este mult mai veche și, în același timp, mai uşor de suportat întrucât își are rădăcinile în anii de studenție gălățeană. Am avut prilejul să-mi elaborez teza de licență sub îndrumarea conferențiarului universitar Nicolae Bejan, doctor în filologie şi titularul cursului fundamental de *Lexicologie a limbii engleze,* precum și al unui „curs special" dedicat disciplinei *Limba engleză pentru scopuri specifice*. Esența documentară a materialelor prezentate în fiecare dintre

[2] CITLIT este acronimul centrului de cercetare instituit și instituționalizat, în urma unor eforturi susținute de către prof. univ. dr. Elena Croitoru și echipa sa de colaboratori și denumit *Cercetarea de Interfață a Textului Original și Tradus. Dimensiuni Cognitive și Comunicaționale ale Mesajului*. Centrul a fost acreditat de CNCSIS în 2004.
[3] *Dicționar tehnic englez-român*, București: Editura Tehnică, 1967.
[4] *Dicționar tehnic român-englez*, București: Editura Tehnică, 1970.

cele două cursuri, informațiile de mare actualitate prezentate de profesorul meu, mărturisirile sale privind elaborarea tezei doctorale și, nu în ultimul rând, eleganța limbajului și a modului de abordare a studenților, mi-au suscitat mai întâi interesul și apoi mi-au tot alimentat preocuparea pentru studiul lexicologiei, în general și al cuvântului, în mod special. Încă de pe atunci vocabularul începea să devină o componentă tot mai importantă a existenței mele profesionale, iar dicționarele, cărțile mele de căpătâi.

Complementar gramaticii, vocabularul oricărei limbi este acea zonă extrem de complexă alcătuită din totalitatea cuvintelor consemnate de-a lungul istoriei, precum și toate celelalte informații privind originea, structura, istoria, stilistica, semantica, funcția gramaticală și cea discursivă. Deși imateriale în esență, cuvintele se situează, conform istoricilor lingviști, printre dovezile științifice cele mai convingătoare, ele fiind un

> „simbol prin care oamenii își exprimă ideile, [și] o unitate exactă de măsură a gamei gândurilor lor, în orice moment al istoriei. Cuvintele desemnează, în mod evident, lucrurile pe care le cunoaște o civilizație, și, în aceeași măsură, vocabularul unei limbi ține pasul cu progresul cunoștințelor acumulate în cadrul civilizației respective. Data la care un nou cuvânt apare într-o limbă este, în general, data la care obiectul, experiența, observația sau orice acel altceva care primește un nume, a intrat în conștiința publicului”
>
> (Baugh and Cable 1994: 295, t. m.).

Înțelegem și acceptăm opinia acestor autori, diseminând viziunea lor privind esența și rolul noțiunii de vocabular, noțiune interpretabilă din două direcții. Astfel, din perspectiva amplă și cuprinzătoare, *vocabularul* sau numărul total al cuvintelor unei limbi și posibilitatea lor de a exprima concepte, sentimente, obiecte și toate celelalte, pornind de la cele mai simple și ajungând la cele mai complexe realități de comunicare, reflectă nivelul de cunoștințe și întregul progres al comunității, propriu unui

anumit moment sau interval al istoriei sale. Din perspectiva restrânsă, *vocabularul* este o noțiune dependentă de context, denumind numărul total de cuvinte care formează un inventar lexical (bine) delimitat. Astfel, se poate vorbi de un vocabular propriu unui domeniu de activitate, cum ar fi, de exemplu, domeniul științific, economic sau cel de transport. Noțiunea de *vocabular* poate fi folosită și prin raportare la o persoană, al cărei nivel de cunoaștere îl reflectă.

Lucrarea de față constituie o explorare lingvistică a vocabularului naval român, analizat, în cele mai multe dintre cazuri, din perspectiva sincroniei. Se regăsesc uneori și interpretări din perspectiva diacroniei, acestea fiind menite să creeze o imagine evolutivă cât mai exactă a cuvântului sau termenului analizat. Diacronia nu are o pondere deosebită în economia întregii lucrări, dar nici nu poate lipsi din această abordare deoarece elementul istoric are un rol important în evoluția vocabularului. Astfel, pentru cititorii interesați de studii fie teoretice ale lexicului și/sau terminologiei, fie cu caracter aplicativ, observațiile de natură diacronică asigură un conținut etimologic și evolutiv bine conturat. Diacronia le este mai puțin utilă decât sincronia atât cititorilor non-lingviști, care prețuiesc mai mult rezultatul terminologic decât calea prin care s-a ajuns la rezultatul respectiv, cât și traducătorilor care ar putea fi confruntați cu denumiri „intraductibile” ale artefactelor bine ascunse în negura istoriei. Prin urmare, pragmatismul interpretării justifică predominanța sincroniei.

Construită după un model confirmat de trecerea prin filtrele unei edituri internaționale de renume[5] și aplicând o paradigmă simplificată a posibilei interpretări a vocabularului unei limbi, această lucrare conține trei secțiuni teoretice și una practico-aplicativă. Partea teoretică acoperă aproximativ două treimi din întregul studiu și discută: (a) elementele aparținând lexicului nativ, (b) elementele aduse din alte limbi europene și/sau non-europene și (c) relațiile lexicale sau semantice determinate la

[5] *A Paradigm of Comparative Lexicology*, Popescu, Floriana, Newcastle-upon-Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 2018

nivelul unităților reprezentative. Partea aplicativă are un pronunțat caracter selectiv, ea conținând numai elemente de nomenclatură și, din rândul termenilor aparținând exclusiv terminologiei navale doar acele unități folosite în zona ilustrativă a lucrării de față. Ne rezervăm, astfel, șansa continuării acestui studiu terminologic prin realizarea unui tezaur lexical românesc de arhitectură și construcții navale.

Fără a insista asupra altor precizări și/sau distincții terminologice, vom face unele referiri la două perechi de vocabule care par să spună același lucru, respectiv (a) *lexic* și *vocabular* precum și (b) *cuvânt* și *termen*. Deoarece „nu sunt puține lucrările de lingvistică în care *lexic* și *vocabular* sunt termeni utilizați drept cvasisinonimi" (Bidu-Vrănceanu, Călărașu, Ionescu-Ruxăndoiu, Mancaș și Pană-Dindelegan 2001: 288), vom prelua tradiția înrădăcinată deja. Cu toate acestea, cuvântul *lexic* va fi folosit în lucrarea de față cu două dintre sensurile lui, respectiv „totalitate a lexemelor unei limbi" și „unul dintre domeniile, (compartimentele, nivelurile) lingvistice fundamentale, alături de fonetică și gramatică" (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 287). Termenul *lexicon* se va referi la (1) totalitatea cuvintelor utilizate în limbajul naval, din care desprindem doar domeniul arhitecturii navale și pe cel al construcțiilor navale, precum și la orice (2) „enciclopedie pentru un anumit domeniu" (NDULR 733).

Noțiunea de *vocabular* este definită, cel mai adesea, ca desemnând

> „fie a) totalitatea cuvintelor unei limbi, fie b) ansamblul cuvintelor utilizate de un locutor dat în împrejurări date, fie c) într-un mod nedeterminat, o listă de cuvinte"
>
> (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 572).

Astfel, pentru noi, *vocabularul* este hiperonimul cuvântului *lexic*, cele două unități fiind în strânsă legătură, dar având fiecare și un sens propriu bine determinat.

De asemenea, referindu-ne la cealaltă pereche, vom folosi denumirea *cuvânt* cu sensul de „unitate lingvistică complexă, realizată simultan ca

unitate fonetică, semantică și gramaticală” (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 152), iar noțiunea de *termen* cu sensul de „element al unei terminologii sau al unui limbaj specializat, reprezentând denumirea cunoștințelor din acest domeniu” (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 534). Subsumarea altor reprezentări lingvistice ale *cuvintelor* sau *termenilor*, folosite ca exemple ilustrative, se va menționa în fiecare din secvențele descriptive specifice.

În ansamblul ei, această lucrare se înscrie în domeniul foarte generos al lingvisticii, în subramura terminologiei externe[6], punând în practică metode și principii de analiză utilizate în abordări cu un cadru de lucru generic, cum ar fi, de exemplu, *Lexic comun, lexic specializat* (Bidu-Vrănceanu et alii 2001).

În particular, lucrarea aceasta deschide o direcție nouă de cercetare terminologică românească. Din păcate, de-a lungul anilor s-au elaborat sau identificat mult prea puține abordări menite să valorifice fondul lexical aferent unui întreg portofoliu de profesii, meserii și ocupații înrudite prin obiectul comun al muncii lor, respectiv domeniul bărcilor și al ambracațiunilor, care fie s-a dovedit că au existat într-un anumit interval al istoriei, fie că mai străbat și astăzi mări și oceane ale lumii. Pe de altă parte, evoluția terminografiei a cunoscut un mare progres între anii 1990 și 2015, când s-au publicat și în România numeroase dicționare monolingve sau bilingve specializate. Acestea au fost nu numai reeditări sau reactualizări ale unor lucrări mai vechi (Constantinescu-Dobridor 1998, Parapiru 1994, Rusu 2000) ci și traduceri, cele mai multe dintre ele din limba engleză (Farmer 1999, Doron și Parot 1999, Stockley, Wertheim, și Oxlade 2002, Dox, Melloni și Eisner 2003, Martin 2005; 2011, Daintith 2009; 2010).

Cele mai numeroase contribuții sunt reprezentate de lucrări monolingve noi, originale și deosebit de importante atât pentru accesibilizarea terminologiilor de către publicul larg cât și pentru cultivarea interesului față de terminologiile românești (Ciucă și Ionescu-

[6] Conceptul de „terminologie externă” este explicat în capitolul următor.

Boeru 1994, Partin, Bleahu și Rădulescu 1995, Bocian 1996, Vințeler 1999, Lăzărescu 2001, Bidu-Vrănceanu, Călărașu, Ionescu-Ruxăndoiu, Mancaș și Pană-Dindelegan 2001, Dumitrescu și Manea 2008, Genes 2009, Nuță 2009a; 2009b, Chiriacescu 2012, Cristea 2015).

Acuzând circumstanțele și conjunctura istorică, științifică și culturală care, după anul 1990 au marginalizat vădit domeniul științelor inginerești, menționăm doar acele domenii de cunoaștere cărora le aparțin cele mai multe dintre aceste lucrări:

(a) informatica și știința calculatoarelor (Dinu [s.a.], Florian 2008, Anghel 2010);
(b) mitologia (Olteanu 1998; 2004, Kernabch 2004, Petre et alii 2011);
(c) științele economice (Duncan și Dimitriu-Caracota [s.a.], Fundătură, Pricop, Bășanu și Popescu 1992, Miroiu 1992, Popescu 1994, Popescu și Dumitrescu 1994, Neagu și Șarpe 1999, Popa 2006, Ivanovic și Collin 2003);
(d) științele naturii (Pârvu 1991, Buican 2001, Mohan și Ardelean 2004, Vintilescu și Popescu 2006);
(e) științele medicale (Carp, Andreescu și Carp 1991, Popovici și Lupuleasa 1997, Mănuilă, Nicoulin, Mănuilă 1998, Năstoiu 2005, Scăunașu și Grancea 2006, Albu, Gherguț și Albu 2007, Titircă 2008, Anghel 2010);
(f) științele matematicii (Marcu și Moga 1978, Bădeliță și Badea 1993, Vizir și Bivol 2008);
(g) științele juridice (Ștef 1995, Hanga și Calciu 1994, Pucheanu 2000, Grecu 2008).

În ciuda eforturilor depuse, nu am putut identifica decât două lucrări de dată recentă care să exploreze potențialul lexical, lexicologic, terminologic sau terminografic românesc din domeniile arhitecturii și construcțiilor navale. Una descifrează terminologia electromecanică a domeniului naval (Popa și Popa 1997), iar cealaltă este un vademecum bilingv destinat cadeților electromecanici (Gabriel 2011).

1.2. Obiectivele lucrării

Prin structură, conţinut şi abordare, lucrarea *De la nave cu pânze la nave propulsate. Lexicon naval român* se înscrie în sfera unui ipotetic proiect dedicat prezentării tuturor terminologiilor româneşti, introducând în suma inventarului contemporan și pe cea funcțională în domeniul naval.

Studiul nostru are în egală măsură o latură istoriografică și una lingvistică. Fiind alcătuit fără intenţia de a produce importante rezultate în plan teoretic, studiul a fost elaborat pentru a descrie elemente lexicale și terminologice, structuri și procedee de formare a acelor termeni care asigură specificitatea vocabularului naval. Inventarul nostru terminologic cuprinde nu numai cele mai recente creații ale navalului ci și termeni ieșiți din limbajul contemporan dar care au fost consemnați în diverse documente și acte de natură juridică, scrieri memorialistice, monografii, literatură biografică precum și lucrări cu tușă istorică ale terminologilor interni.

Scopul fundamental al acestei lucrări este acela de a alcătui un studiu monografic al lexicului specific domeniilor strâns înrudite ale arhitecturii și construcţiilor navale, așa cum s-au păstrat acestea în arealul Galaților. Monografia de față conţine repere istorice și referiri la diverse documente de proveniență locală, națională sau internațională, precum și numeroase exemple menite să susțină afirmațiile prezentate.

Scopul secundar al lucrării este acela de a propune descrierea din perspectivă lexicologică a unui limbaj funcțional cu o arie de răspândire relativ redusă, dacă se au în vedere doar, pe de o parte, numărul redus de șantiere navale (comparativ cu alte domenii productive ale economiei) și, pe de altă parte, cu numărul relativ redus de instituții al căror domeniu de activitate este reprezentat de arhitectura navală.

Finalmente, monografia noastră trebuie acceptată ca o foarte mică istorie a unui produs vital pentru oamenii apelor: ambarcațiunea românească. De-a lungul mileniilor, s-a constituit în jurul ei un lexic specializat, dezvoltat prin practicarea responsabilă și cu un înalt grad de

profesionalism, cu dăruire și dragoste, cu îndemânare și pricepere în exercitarea multor meserii complicate ale căror produse finite se regăsesc la bordul unei ambarcaţiuni.

Din păcate, odată cu trecerea vremii, o serie dintre aceste meserii par să-și piardă, încet dar sigur, multe, tot mai multe dintre dovezile tezaurului lexical acumulate în secolele de trudă a celor mulți și necunoscuți. Este adevărat, mersul istoriei nu poate fi oprit, dar tot la fel de adevărat este că nici noi nu putem lăsa iarba să crească nestingherită peste locuri, fapte, rânduieli și peste oameni, acoperind vieți și, mai ales, povești de viață navală, trăite pe aceste meleaguri. Vom adăuga și scurte povești și mărturii despre viața și forța șantierului la un moment sau altul al istoriei lui, amintiri despre nave unicat construite în șantierul gălățean despre care azi nu se știe mai nimic.

Bogăția de cunoaștere, experiență meșteșugărească și pricepere la care s-a ajuns încet și cu mare greutate, prin experimente, încercări eșuate, probe reluate până la validarea reușitei, toate construind și constituind de-a lungul secolelor o lume unică, ne obligă la un minim gest reparatoriu. Prin erori apărute, probabil, ca rezultat al omisiunii asumate, precum și prin erori neintenționate, datorate imposibilității de acces la documente, sau prin erori de orice altă natură ori interes inaccesibil participantului observator, s-au adus regretabile prejudicii de imagine istoriei a ceea ce denumim, unii dintre noi, cu mândrie, navalismul românesc.

În ciuda erorilor, a intențiilor de acoperire a adevărului istoric sau a omiterii unor date și fapte de importanță în primul rând culturală și istorică și abia apoi economică sau socială, se poate totuși întrezări dorința diminuării rolului istoriei industriei navale din paginile istoriei industriilor și ale economiei naţionale. Cercetarea lingvistică a acestui domeniu efectuată de doi studenţi ai Școlii Doctorale de Științe Socio-umane a Universității „Dunărea de Jos" din Galați contribuie atât la redescoperirea și popularizarea preocupărilor locale mai vechi cât și la amplificarea explorărilor terminologiei analizate.

1.3. Resursele și sursele studiului

În vederea elaborării acestei lucrări s-au folosit atât studii și articole cu caracter teoretic (colecțiile periodicelor *Buletin de Informare Tehnică Navală* sau *BITNAV*, publicat între anii 1985-1989 și *Buletin Tehnic*, revistă semestrială editată de Registrul Naval Român, publicat între anii 1979-1989), istorico-științific (colecția periodicului *Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave* sau *CCN*, publicat între anii 2011-2016), publicitar și de popularizare (colecția periodicului bilingv *Damen Newsletter*, care apare începând cu anul 2011) sau istorico-memorialistic (Alexandru și Aburel 2008, Stoicescu 2012; 2016) cât și contribuții cu caracter aplicativ.

Demersul aplicativ al cercetării de față s-a bazat pe un corpus selectat din monografii, cursuri, manuale și lucrări de specialitate, cum ar fi, de exemplu, volumele despre *Mecanica și construcția navei*, semnate de Maier și publicate în 1985, care discută *Statica* (vol. I), *Dinamica* (vol. II) și *Construcția navei* (vol. III), precum și cele care prezintă *Instalații navale de bord. Construcție și exploatare* (Ioniță și Jimbu 1986), *Calculul elicei* (Dumitrescu, Georgescu, Dumitrache, Ceangă, Popovici, Ghiță și Nicolescu 1990), *Metoda elementului finit în construcții navale* (Domnișoru 2001), *Proiectarea instalațiilor navale cu tubulaturi asistată de calculator* (Ioan și Radu 2003), *Dinamica sistemelor de propulsie* (Ceangă, Mocanu și Teodorescu 2003), *Teoria navei. Concepte și metode de analiză a performanțelor de navigație* (Obreja 2005), *Complemente de proiectare în arhitectura navală* (Dragomir, Lungu și Domnișoru 2007).

Sursele lexicografice includ dicționare generale (DE1, DE2, DE3, DE4, DE5 și DE6, DEX1, DEX2, NDULR) și dicționare specializate (DEM, DMER, DMRE, DTT, DCN, LMER și LTR 2011). Corpusul a inclus și tezele de doctorat[7] parțial elaborate în cadrul CITLIT.

[7] Lucrarea cu titlul *Naval Architecture Language in Translation*, este în curs de elaborare de student doctorand Anca Trișcă (căs. Ionescu) și va fi susținută public în 2019.

Un rol important în alcătuirea inventarului de termeni au jucat și fișele lexicale personale, pe care le-am întocmit pe parcursul celor patru ani de practicare a activității de traducător în domeniul naval. În același timp, subliniez că am privit și folosit cu explicabilă reticență lexiconul și dicționarele maritime, încercând astfel o distincție pertinentă între cele trei domenii strâns înrudite, respectiv (a) proiectarea ambarcațiunilor, (b) construirea ambarcațiunilor și (c) exploatarea acestora.

1.4. Obiectul și etapele cercetării

Pornind de la tradiția studiilor de lexicologie, cercetarea noastră s-a concentrat, în primul rând, asupra interpretării formale a unității lexicale active în terminologia navală, știut fiind faptul că „lingvistica este exclusiv știința formelor" (Benveniste 1966: 50). Interpretarea formală precum și analiza în constituenți imediați a presupus crearea unei bănci de date sau corpus care a implicat selectarea (de cele mai multe ori) manuală a elementelor lexicale de interes. Corpusul a rezultat și din analizarea lexicală a mai multor lucrări conținând elemente terminologice de interes sau referiri la acestea care au fost publicate, de cele mai multe ori, înainte de anul 1989.

Un studiu aprofundat al aspectelor teoretice ale vocabularului limbii române reprezentând jumătate dintr-o lucrare care compară această limbă cu limba engleză (Popescu 2018) a avut un rol considerabil în conturarea acestei monografii lingvistice. Mai mult decât atât, studiul respectiv a fost folosit ca model structural în interpretarea lexicului naval românesc, pornind de la tezaurul autohton și continuând cu aprofundarea unităților adoptate sau naturalizate. Dintre direcțiile de abordare ale acestui volum am preluat noțiuni privind:

(a) reprezentările lexicale (afixe, lexeme, termeni compuși, unități sau

---

Lucrarea cu titlul *Translating Maritime Language*, elaborată de student doctorand Ioana-Raluca Scarlat (căs. Vișan), va fi susținută public în vara anului 2019.

construcţii frazeologice fixe şi construcţii frazeologice flexibile), precum și denumirile lor generice;

(b) un compendiu al procedeelor de formare a cuvintelor din lexicul naval;

(c) împrumuturile lexicale din domeniul limbajului naval, grupate în funcție de limba de origine;

(d) relațiile lexicale şi/sau semantice dintre elementele lexicului naval românesc.

Obiectul cercetării noastre pare simplu și fără echivoc: vocabularul naval al limbii române. S-au reliefat și acele fapte de limbă care contribuie nu numai la asigurarea unicității acestui lexicon ci și la stabilirea trăsăturilor comune terminologiilor care fac parte din vocabularul limbii române contemporane. Dintre acestea menționăm:

(a) preluarea din documente istorice a unor denumiri arhaice ignorate de dicționarele explicative care descriu limba contemporană;
(b) păstrarea nealterată a unor elemente din fondul autohton;
(c) folosirea afixelor de largă circulație în limba română (*bi*-, *tri*-, *trans*-, -*ier*);
(d) flexibilitatea structurală a unităților multilexicale;
(e) ospitalitatea limbii române față de termenii proveniți din alte culturi;
(f) migrarea cuvintelor din vocabularul comun spre vocabularul naval;
(g) adăugarea de noi sensuri cuvintelor adoptate de vocabularul specializat;
(h) generalizarea de sens a acelor cuvinte care au migrat din vocabularul specializat în vocabularul comun;
(i) identificarea situațiilor de recurs la metaforă și metonimie lexicală sau denotativă și avansarea unor taxonimii criteriale specifice.

După cum am menționat deja, cercetarea noastră vizând terminologia navală, a avut ca scop inițial realizarea unui glosar. Observațiile de natură lexicală reieșite din analizarea vocabularului specific precum și corpusul realizat au facilitat atât întocmirea glosarului, prezentat în cele două anexe terminografice, cât și realizarea unor studii terminologice.

1.5. Metodologia de lucru

Întregul studiu a prins contur prin împletirea mai multor metode de lucru, pornind de la unele cu adevărat cronofage, dar necesare, cum ar fi selectarea manuală a informațiilor incluse în banca de date. Fișele de lucru realizate între 1986 și 1990 au fost readuse la viață și completate cu detalii inaccesibile la momentul creării lor, iar inventarul lor a fost reactualizat și extins prin introducerea de termeni noi.

Stabilirea principiilor pentru alcătuirea băncii de date a avut în vedere structura unităților şi a construcţiilor lexicale, iar aplicarea lor a avut ținte bine determinate. Astfel, principiul validării și al ordonării a fost folosit în identificarea unui termen în cel puțin trei surse diferite și în organizarea bazei de date în ordine alfabetică. Principiul identității structurale a fost operațional în cazul descrierilor lexicale bazate pe tiparele genetice ale termenilor. În cadrul studiului de față, principiul relațiilor dintre cuvinte a fost determinant în identificarea și descrierea asemănărilor dintre diverse cuvinte aparținând lexicului naval.

Reactualizarea corpusului creat pe parcursul exercitării profesiunii de traducător a implicat și reînoirea bazei de date, etapă ce s-a făcut și prin recursul la noile dicționare ale limbii române care au fost publicate după anul 1990 (DE1, DE2, DE3, DE4, DE5 și DE6, DEX2, NDULR și LTR).

Puținele resurse de care am beneficiat în munca de traducător au dus la alcătuirea a ceea ce astăzi se cunoaște sub denumirea de „trusa individuală de instrumente” a traducătorului[8]. Aplicând modelul canadian, am creat un portofoliu de instrumente electronice utile în accesul rapid la informație (pagini web ale instituțiilor active sau cu legături în domeniu, asociațiilor profesionale, periodicelor etc).

La întocmirea fișelor terminologice am recurs la observație, descriere, comparație precum și la analiza în constituenți imediați. În analizarea datelor colectate s-a aplicat analiza formală pentru identificarea

[8] Trusă individuală de instrumente este un concept creat după modelul propus de Alain Côté în ghidul *Tool Box for the Medical Translator*, Toronto: Janssen-Ortho Inc., 2005.

și precizarea aspectelor legate de etimologia termenilor; recursul la analiza structurală a permis descrierea elementelor structurale complexe și a relațiilor dintre componentele lor.

În alcătuirea anexelor terminografice am inclus diverse denumiri de ambarcațiuni, marcate cu un asterisc. Rolul asteriscului este acela de a semnala introducerea de către mine a denumirii respective în terminologia românească. Pe parcursul elaborării studiului am procedat la alcătuirea mai multor clasificări, la interpretarea ansamblului datelor selectate, sintetizarea rezultatelor și formularea concluziilor. Într-o abordare secvențială, procesul de cercetare a cunoscut următoarele etape de lucru:

(1) documentarea prin studiu individual pentru a:
- (a) verifica, recapitula și reactualiza cunoștințele descrise în fișele de lucru realizate în perioada de activitate exclusivă cu lexicul naval (ca traducător);
- (b) redefini şi readapta principiile care au stat la baza alcătuirii noii bănci de date reconstruită pornind de la fişele lexicale personale întocmite în perioada exercitării profesiei de traducător;

(2) reactualizarea colecției începută și dezvoltată între anii 1986-1990 și completarea datelor existente, bazată pe ansamblul celor trei principii:
- (a) principiul validării și al ordonării;
- (b) principiul identității structurale;
- (c) principiul relațiilor lexico-semantice;

(3) analizarea și interpretarea datelor colectate (din perspectivă cantitativă și calitativă) ;

(4) sintetizarea concluziilor personale.

Devenită, prin forța lucrurilor, traducător profesionist, fără însă a fi beneficiat de o pregătire de specialitate prealabilă în domeniul lexicului naval, a trebuit să fac față a ceea ce am considerat a fi cea mai dificilă dintre confruntări: familiarizarea in-situ cu un lexic necunoscut, complex și greu sau (uneori) imposibil de înțeles pentru un modest lingvist rătăcit în universul tehnic din lumea navaliștilor.

1.6. Conținutul și structura lucrării

Lucrarea de față este circumscrisă atât ramurii terminologice a literaturii lingvistice cât și literaturii de consemnare și popularizare a realizărilor științifice și tehnice înfăptuite pe meleagurile Dunării gălățene. Pentru prezentare am preferat o exprimare deschisă, directă și foarte simplă, evitând stilul academic, sofisticat și complex, care poate fi, de cele mai multe ori, inaccesibil. Stilul ales urmează o cale de mijloc deoarece, prin profilul ei, lucrarea se înscrie în rândul studiilor dedicate aspectelor terminologice ale unui limbaj profesional, denumit în urmă cu mai mulți ani limbaj funcțional (Coteanu 1973). Dat fiind ineditul lucrării, ca primă abordare cuprinzătoare a vocabularului românesc al construcțiilor navale, abordat și din perspectiva lexicală și lexicologică, dar și din cea terminologică și terminografică, am alcătuit un demers cuprinzător, descris în patru părți.

Partea I, concepută ca un preambul al întregului demers și denumită ***Studiul terminologiei navale***, constă din capitolul intitulat ***Introducere***. Prezentând în linii mari întreaga structură a abordării, introducerea descrie cadrul general al lucrării și discută sursele și resursele care au facilitat materializarea întregului studiu. Capitolul are în vedere obiectul și tezele cercetării, documentarea și descrierea modului de colectare a datelor terminologice, precum și a celor de o altă natură (ca, de exemplu, culturală sau istorică), metodele de analizare și interpretare a datelor înregistrate.

Selectarea și cercetarea materialului terminologic nu a fost aleatorie ci s-a realizat în funcție de principii bine stabilite (expuse în secțiunea 1.5) și respectate pe întregul parcurs.

În ***Partea a II-a*** se regăsesc două capitole care explică pe larg înțelesurile celor mai des folosite ***Cuvinte cheie***. Astfel, în capitolul 2, ***Despre terminologie și terminologii. Aspecte teoretice și practice***, ne-am propus mai întâi o serie de definiții și clarificări privind unele aspecte teoretice și practice ale terminologiei, cu intenția de a:

(1) semnala existența seculară a terminologiei navale în limba română;
(2) integra terminologia navală în rândul celorlalte terminologii ale limbii române;
(3) fixa locul limbajului naval printre celelalte limbaje funcționale ale limbii române contemporane;
(4) asigura o descriere conformă principiilor fundamentale ale cercetării științifice (formularea unei ipoteze de lucru, asigurarea pe baza unor principii prestabilite a unui corpus original, aplicarea unor modele teoretice și a unei metodologii confirmate în practica studiilor etc.).

Odată stabilite granițele și reperele teoretice ale navalezei, am procedat, în capitolul 3, ***Navalistica locală: o cronologie cu pete albe***, la transferarea centrului nostru de interes asupra istoriei locale a școlii de arhitectură și construcții navale. Date fiind faptele istorice, este de la sine înțeles că și oamenii Galaților au contribuit la dezvoltarea și consolidarea acestui limbaj rezultat [și] din dezvoltarea culturii și a navalisticii în perimetrul restrâns al acestei așezări dunărene cu o lungă și tumultoasă existență. Am pornit de la localizarea orașului Galați pe harta istoriei naționale și l-am „vizitat” la pas cu cronicarii ajunși întâmplător prin această regiune. Plecând de la mici note, consemnări și relatări despre aceste locuri, pomenite în lucrări ale autorilor autohtoni sau străini, am revizuit traseul istoric știut până acum al șantierului naval și am adus observații și completări propunând o nouă, mai cuprinzătoare și corect nuanțată cronologie a ceea ce este în prezent Șantierul Naval Damen din Galați.

Componenta istoriografică a demersului nostru cronologic constă în alcătuirea unei serii de tabele care integrează, cu atenție și respect pentru adevărul din teren, multe referiri la date istorice și documentare noi, care acoperă o parte din spațiile albe ale cronologiilor publicate până la data scrierii acestei „cronici”. Istoria locurilor și a faptelor redate în ***Cuvinte cheie*** scoate în evidență tezaurul de cunoaștere moștenit și așezat cu grijă

la baza realizărilor navalistice din ultimul secol al mileniului al doilea.

Partea a III-a, Cheia cuvintelor, oferă un tablou cuprinzător al terminologiei navale care este percepută, definită, clasificată și comentată prin prisma terminologului extern. Având ca punct de pornire viziunea lexicologică, ***Cheia cuvintelor*** constituie, prin capitole care o alcătuiesc, cea de-a doua mare zonă de interes a abordării noastre, respectiv domeniul terminologic. Folosind o perspectivă comună cu aceea proprie lexicologiei, terminologia permite analize atât la nivel macrostructural cât și microstructural, ținând cont de palierele care conturează străvechea și captivanta terminologie navală românească.

Capitolul 4, ***Macrostructura terminologiei navale***, propune o imagine de ansamblu a lexiconului naval propriu limbii române, tratând nu numai elementele lexicale moștenite ci și pe cele de origine străină ori cu origini necunoscute. Clasificarea termenilor neautohtoni în funcție de limba lor de origine a fost un exercițiu complicat care a necesitat consultarea mai multor instrumente lexicografice de origine română sau străină publicate începând cu sfârșitul secolului al XVIII-lea. Demersul pornește chiar de la una dintre rarisimele observații cu caracter lingvistic, respectiv o notă cu caracter etimologic avansată de un grup de terminologi interni (Popescu, Popescu, Barbălată și Dumitru-Jean 1990: 29).

Capitolul 5, ***Microstructuri ale terminologiei navale***, continuă perspectiva analizei terminologice, aplicată de data aceasta pornind de la nivelul celui mai mic element care poartă un înțeles, respectiv afixul și continuând cu lexemul sau cuvântul simplu ca, de exemplu, *velă* sau *pânză*, *punte*, *paiol*, *cârmă* sau *troță* pentru a ajunge apoi la nivelurile tot mai complicate ale formelor compuse. Astfel, am depistat alte cuvinte simple dar care apar mai frecvent ca părți ale altor compuși cum ar fi, de exemplu, *contra* în *contragabie* ori în *contraelice* sau *port* în *portavion, portelice* și *portcontainer*. Am constatat, ca și în cazul altor terminologii, predilecția navaliștilor pentru formele prescurtate ale cuvintelor și sintagmelor. Ca urmare, am alcătuit o întreagă secțiune privind metodele și modelele de abreviere depistate în terminologia navală. Se regăsesc, în

a doua parte a capitolului, exemple ale abrevierii, acronime, termeni formați prin amalgamare, precum și cuvinte valiză.

Alături de formulele cunoscute și discutate în lexicologia românească am introdus și conceptele de „anacronim” și „acronimizare lexematică”, după modelul categoriei de „backronyms” menționate în lexicologia engleză și am extins inventarul prescurtărilor astfel încât să nu omitem aceste tipuri de situații terminologice. Ele nu fac altceva decât să accentueze structura diversificată a straturilor care formează lexiconul naval românesc și să evidențieze formele procesului de abreviere. Nu au fost omiși nici termenii navali sintagme sau unitățile lexicale alcătuite din mai multe cuvinte (acceptate ca parte a unui întreg cu sens de sine stătător și desemnând un nume fix al unui component folosit în lexiconul naval). Pentru aceste unități am inclus exemple care pornesc de la doar două și ajung până la un număr total de douăsprezece elemente alcătuind o singură formulă denominativă de structură nominală și respectiv, până la nouă elemente reprezentând o formulă denotativă cu sens bine determinat, dar de natură genitivală.

Capitolul 6, ***Dincolo de cuvinte și termeni***, duce mai departe analiza terminologică bazată pe modelele lexicologice, propunând o clasificare semantică a termenilor navali, unde substantivul este elementul dominant și unde verbul are o pondere foarte mică. Cât despre „eponim” și „toponim”, aceste denumiri reprezintă categorii de cuvinte marginalizate sau, cel mai adesea, total ignorate de reprezentanții de azi ai Școlii Românești de Lexicologie. Ceea ce lexicologiile tratează ca relații între cuvinte a devenit, în viziunea de față, o frăție a cuvintelor unde se prezintă „frații de cruce”, adică dubletele și/sau tripletele lexicale, sinonimele, paronimele, precum și alte -onime și, desigur, alte categorii de cuvinte.

Capitolul 7, ***Sublinieri de final***, recapitulează și, în același timp, readuce în prim plan elementele de noutate conceptuală, formală și semantică folosite în studiile lexicologice ale limbii engleze. Procedee de formare a cuvintelor neexplorate încă în studiile privind vocabularul limbii române, beneficiază de o perspectivă dublă de prezentare efectuată

atât din planul teoretic (pornind de la etimologie, definiții și taxonomii) cât și din planul aplicativ, dezvoltând exemple din fondul principal lexical precum și din terminologia navală.

Partea a IV-a, ***Nave - Clase și subclase***, reprezentând zona concluzivă a lucrării are un format ușor diferit, dacă îl raportăm la tiparele convenționale ale studiilor terminologice, dar argumentat de cadrul arhitectural al acestui studiu și de tipul de explicitare ales. Atât cercetările anterioare cât și dificultățile depășite pe parcursul redactării monografiei au accentuat încă o dată necesitatea, rolul și importanța nu numai a unui dicționar special al termenilor de arhitectură navală ci și a unui dicționar destinat terminologiei construcțiilor navale. Din acest motiv am decis ca zona anexelor să fie acoperită de un inventar selectiv al denumirilor de ambarcațiuni și de o listă cuprinzând paronime ale vocabularului naval sau termeni ușor de confundat din cauza formelor lor foarte asemănătoare. Această decizie a fost justificată și de consultarea unor studii comparative. Astfel, în vreme ce în limba engleză, de exemplu, există peste trei mii de asemenea denumiri de ambarcațiuni, în limba română am inventariat aproximativ o sută de astfel de unități.

Este adevărat, cultura românească este posesorul unui bagaj (relativ redus) de cuvinte ale căror „materializări" au navigat pe apele sale undeva într-un moment sau altul al istoriei și atât. S-a aplicat până acum, în literatura navalismului românesc, un fel de principiu neconstructiv și dăunător de tipul „ce nu se vede nu există". Totuși, într-o societate bazată pe cunoaștere precum este cea care se construiește chiar sub ochii noștri, acest mod de a accepta realitatea nu mai poate fi justificat.

Dacă s-ar lua în calcul diverse abordări ale istoriei cum ar fi, de exemplu, aspecte legate de operațiunile de transport pe apă, pază și supraveghere în timp de pace ori episoadele de lupte navale, atunci s-ar descoperi cu ușurință numeroase spații albe în terminologiile românești ale construcțiilor navale.

Confruntarea repetată cu asemenea situații a dus la concluzia că, acolo unde situația lingvistică va permite, vom propune noi elemente de

terminologie cu scopul de a acoperi vidurile denominative semnalate. Înțelegem prin „situația lingvistică” acele cazuri unde forma unei denumiri dintr-o limbă de filieră latină ar sugera, prin analogie, un cuvânt ușor de creat în limba română.

În eventualitatea în care limba de origine a unei denumiri ar aparține grupului limbilor slave (rusă, bulgară, sârbă etc.) sau limbii turce, credem că analogia ar fi la fel de eficientă ca și în cazul denumirilor de origine latină. Afirmația aceasta se bazează (a) pe naturalizările consemnate deja din limbile slave și turcă și (b) pe caracterul cosmopolit al limbii române care a ajuns să reunească atât cuvinte din limbile europene cât și din cele ale orientului îndepărtat precum chineza (*tofu*), coreeana (*kimchi*, *kombucha*) sau japoneza (*origami*, *sensei*, *ikebana*, *sumo*, *judoka*, *shōgun*[9] sau *sushi*). Aceeași ospitalitate a limbii române transpare și în lexiconul naval, unde există deja numeroase unități (multi)lexicale naturalizate, dintre care amintim exemple precum *ceaică*, *ustuacic*, *dubă* sau *cebec*. Odată creat precedentul, fenomenul are premize pentru a prolifera și în viitor.

1.7. Concluzii

Alegerea temei dezvoltate în acest studiu este motivată de parcursul meu profesional care m-a ajutat să depistez nu numai aspecte pozitive ci și regretabile aspecte negative ale literaturii terminologice. Astfel, am beneficiat de lucrări absolut monumentale (ca, de exemplu, LMER 1971), precum și lucrări mai puțin sofisticate dar deosebit de utile (cum ar fi dicționarele maritime[10],[11]). În același timp am constatat o serie de omisiuni în instrumentele de lucru existente, precum și lipsa unor abordări terminologice care să corespundă nivelului de dezvoltare a navalisticii

[9] După titlul celebrului roman al lui James Clavell, apărut în limba română, în 1988.
[10] Beziris, Anton, Constantin I. Popa, Gheorghe Scurtu și Andrei Bantaș, *Dicționar maritim englez-român*, București: Editura Tehnică, 1982.
[11] Beziris, Anton, Constantin I. Popa, Gheorghe Scurtu și Andrei Bantaș, *Dicționar maritim român-englez*, București: Editura Tehnică, 1982.

românești. Astfel, am putut constata:

(a) omisiuni sporadice (vezi, de exemplu, *Dicționarul Tehnic* ediția 1965);
(b) omisiuni ale sensului specializat al unor cuvinte existente în fondul lexical principal al limbii române (vezi, de exemplu, *pânzar*, *animalier*);
(c) omisiuni ale domeniului naval (care exclud atât arhitectura cât și construcțiile navale) din opere descriind termenii tehnici (a se vedea, de exemplu, LTR 2011);
(d) lipsa oricărui glosar, lexicon sau dicționar românesc de termeni aparținând exclusiv arhitecturii și/sau construcțiilor navale.

Dincolo de aspectele teoretice și practice ascunse între coperțile ei, cartea aceasta este supremul meu gest de admirație și respect purtat deopotrivă oamenilor cunoscuți și necunoscuți ai lumii navale gălățene. Prin eforturi doar de ei știute, depuse susținut, cu real simț de răspundere și preocupare pentru lucrul bine făcut, în căldura dogoritoare a verii, în pâcla umedă, rece și mohorâtă a toamnei sau în gerul pișcător al iernii, toți acești oameni au constituit o mare echipă care a adus României, de-a lungul anilor, mult peste 6000 de construcții navale (Kahu și Dumitriu 1984: 6).

Odată cu căderea comunismului, atât industria navală cât și flota maritimă[12] au cunoscut multe provocări dintre cele mai neașteptate și greu de surmontat, au trecut prin perioade de stagnare, regres și/sau progres, apoi de modernizare și adaptare la cerințele de piață concurențială. În același timp, odată cu apariția noilor schimbări, aducătoare de tehnologie la zi, au apărut și modificări la nivelul vocabularului. Rolul propus al acestei cărți este acela de a le consemna, chiar și dacă acestea sunt vizibile numai la nivelul vocabularului. De aceea, pe lângă obiectivele deja menționate, cartea lansează și un nomenclator selectiv al claselor și

[12] A se vedea Ciorbea, Valentin și Carmen Atanasiu, 1995, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă 1895-1995*, Constanța: Editura Fundației „Andrei Șaguna”, pp. 195-207.

subclaselor de ambarcațiuni existente în limba română încă din vremurile medievale, mai exact dinaintea perioadei de domnie a lui Alexandru cel Bun (1400-1432) sau a lui Ștefan cel Mare (1457-1504).

Am constatat, pe parcursul documentării, că ar putea exista riscul pierderii unor importante elemente de tezaur lexical naval care au ieșit din actualitatea zilei, dar care ar trebui să continue să existe (chiar și numai în paginile lucrărilor lexicografice și/sau terminografice), ca martori de necontestat ai lucrurilor construite pe aceste meleaguri. De exemplu, denumiri de ambarcațiuni precum *comoroancă*, *dromon* sau *craniță* nu apar nici în DEX1 sau DEX2, NDULR și nici măcar în cea mai recentă ediție a dicționarului enciclopedic al Academiei Române

Cât despre elementele cele mai noi, adoptate în mileniul al treilea, ele nu se regăsesc în nici un spațiu lexicografic al explicitării deoarece, pe de o parte, terminologii interni le cunosc și consideră consemnarea lor drept un act pe cât de inutil pe atât de irelevant. Terminologii externi, pe de altă parte, se află abia la începuturi, în etapa conturării unui provocator proiect de realizare a unui lexicon naval românesc.

Dincolo de a fi acceptată ca o cronică a unor recorduri deja „uitate" marginalizate sau minimalizate și, dincolo de obiectivele stabilite de la bunul început al demersului său, lucrarea de față are următoarele atribute:

- plasează terminologia navală pe harta terminologiilor românești, demonstrând-o ca fiind un domeniu distinct de cercetare;
- introduce, prin analiza propusă, concepte, definiții, denumiri și procedee, formule sau tehnici de creare a cuvintelor noi;
- aduce completări, de natură etimologică, în cazul unor denumiri descrise ca fiind unități lexicale cu „etimologie necunoscută";
- avansează primul nomenclator selectiv al denumirilor de ambarcațiuni și un mic glosar al termenilor navali în limba română ușor de confundat de terminologii sau operatorii externi domeniului.

PARTEA A DOUA: CUVINTE CHEIE

„Iezuitul Paul Hoste era profesor de matematică la School of Navy Guards (Școala de Pază de Coastă) din Toulon când a scris, în 1697, lucrarea numită *Théorie de la construction des vaisseaux* (*Teoria construcției vaselor*)”, care a constituit o primă încercare de sintetizare a arhitecturii navale”

(Ferreiro 2007: 259).

Capitolul 2.

Despre terminologie și terminologii. Aspecte teoretice și practice

2.1. Considerații generale

Într-o interpretare integralistă, vocabularul naval se constituie într-un subsistem al vocabularului românesc și descrie o reprezentare identică a acestuia, păstrând proporțiile și rapoartele ce se pot stabili între un sistem și unul dintre subsistemele aferente. Prin urmare, o abordare sistematică a acestui vocabular va cuprinde cel puțin două perspective de lucru. Pe de o parte, caracterizarea terminologică propusă va include atât o interpretare macrostructurală cât și una microstructurală, iar pe de altă parte, se va lansa și un nomenclator selectiv al ambarcațiunilor. Alcătuirea acestuia permite atât consemnarea termenilor care sunt în uz la ora actuală cât și a celor care, prin forța progresului datorat realităților de concepție, design și realizare a produselor industriei navale, au intrat deja în istoriile culturale, lingvistice sau profesionale ale terminologiilor.

La nivel macrostructural, este necesară identificarea și interpretarea elementului autohton al vocabularului, precum și al celui neautohton, avându-se în vedere nu numai adoptările și adaptările lexicale ci și limbile donatoare și ponderea lor la formarea terminologiei navale românești.

La nivel microstructural, se realizează o trecere în revistă a procedeelor de formare a cuvintelor precum și a construcțiilor specifice care au un ridicat grad de complexitate structurală. Astfel, spre deosebire de multe alte

terminologii, vocabularul specific arhitecturii și construcțiilor navale are o particularitate rar întâlnită și care se referă la construcțiile nominale adaptate din limba engleză. Preluarea corectă în limba română a acestor sintagme alcătuite din două până la douăsprezece elemente, a necesitat implicarea R.N.R., fosta autoritate națională supremă din domeniul construcției navale, pentru a se asigura standardizarea acestei nomenclaturi cu un înalt grad de complexitate.

Asemenea reprezentărilor terminologice proprii altor domenii tehnice și științifice, alături de elementul nativ moștenit și de formațiunile lexicale împrumutate regăsite în terminologia navală românească, există și „creații intenționate (conștiente)", recomandate de „o autoritate (în calitate de instituție sau asociație profesională)" (Cazan 2009: 214) precum și termeni preluați. Aceștia provin din cea mai recentă literatură internațională de specialitate și au devenit parte integrantă a peisajului terminologic național. Aspectele care privesc moștenirea nativă, geneza sau alcătuirea și evoluția cuvintelor proprii unui domeniu de activitate reprezintă obiectul de interes al terminologiei.

În prezentul capitol, ne propunem o scurtă prezentare a înțelesurilor dobândite treptat de cuvântul „terminologie", precizând în acest punct doar că, dincolo de valoarea acestei vocabule în vorbirea curentă, sensul de interes pentru cercetarea lingvistică se referă la denumirea unui domeniu teoretic și practic studiat intens în România, în special după anul 2000. Din această perspectivă, direcțiile de cercetare pot fi îndreptate fie asupra creativității terminologice, fie asupra descriptivismului. În primul caz se analizează criteriile generale care stau la baza formării de noi termeni (Pavel și Nolet 2001) sau se pot constata geneza și continua dezvoltare a unei terminologii specifice ca, de exemplu, cea medicală, farmaceutică, economică, managerială etc. În cazul descriptivismului terminologic se pot analiza etimologii, evoluții și categorii ce descriu structurile terminologice.

Anvergura lucrării facilitează prezentarea rezultatelor unei amănunțite analize descriptive a terminologiei navale și pune un accent mai mare pe principiul sincroniei. Nu vor fi ignorate nici noile elemente de natură

diacronică, descoperite pe parcursul cercetării, pentru că multe dintre ele au o importantă valoare istorică în cadrul terminologiei navale.

2.2. Terminologia, ramură a lingvisticii

De-a lungul istoriei domeniului său operațional, lingvistica a consemnat episoade ale repetării faptului istoric, în parametri contextuali diferiți, ceea ce permite un anumit grad de teoretizare. Un exemplu ar fi cel al ramurilor înrudite ale *lexicografiei* și *lexicologiei*. Apariția primelor lucrări numite „dicționar”, în esență doar niște modeste instrumente, sau într-o formulare directă și fără ambiguități, liste de cuvinte, care asigurau un minim de cunoștințe privind sensurile diverselor categorii de cuvinte, a avut urmări. De la numărul total de cuvinte explicate și de la conținutul informativ al fiecărui articol de „dicționar”, precum și de la detalii privind statutul gramatical și ilustrări în context, totul a evoluat de-a lungul secolelor. Așa s-a ajuns la o diversitate de produse lexicografice și terminografice, numite generic „dicționare”, care are în vedere toată gama lucrărilor specifice, respectiv: *dicționarul*, *glosarul*, *lexiconul*, *tezaurul, îndrumarul, atlasul lingvistic* și *enciclopedia lingvistică*.

Începuturile lexicografiei engleze, de exemplu, au fost situate, de unii autori, în prima jumătate a secolului al XVI-lea (Baugh și Cable 1994), când a apărut *The dictionary of syr Thomas Eliot knyght* (1538), iar de alții (Mugglestone 2006), la mijlocul secolului al XVI-lea, în 1565, când Lawrence Nowell a început compilarea lucrării *Vocabularium Saxonicum*, destinată descrierii limbii engleze vechi. În 1604, a apărut lucrarea lui Robert Cawdrey, *A Table Alphabeticall*, primul veritabil dicționar englez-englez, având cuvintele așezate în ordine alfabetică și cuprinzând 2500 de cuvinte rare și împrumutate, cu definiții în limba engleză. S-a afirmat că jumătate din articolele acestui dicționar au fost preluate din dicționarul latin-englez a lui Thomas Thoams, apărut în 1588 (Mugglestone 2006: 206). Lingviștii istorici mai cuprind în cronologia produselor lexicografice, printre altele, și următoarele lucrări, fiecare având un obiectiv bine

determinat:

(a) *A Christian Dictionarie* (1612) al lui Thomas Wilson, care este o lucrare destinată explicării unui grup de cuvinte, respectiv cuvintele din Biblie;

(b) *English Expositor: Teaching the Interpretation of the Hardest Words Used in our Language, with Sundry Explications, Descriptions and Discourses* (1616) al lui John Bullokar, care este cel de-al doilea dicționar veritabil englez-englez, cuprinzând un număr aproximativ dublu de cuvinte rare față de dicționarul lui Cawdrey;

(c) *English Dictionarie* (1623), al lui Henry Cockram, lucrare care aduce elemente structurale noi în construcția volumului, incluzând trei elemente, după cum urmează: (a) o listă alfabetică a cuvintelor „rafinate”, (b) o listă a cuvintelor „vulgare” și, „anticipând caracterul enciclopedic al informației dicționarelor moderne”, avansează (c) „un scurt dicționar de mitologie” (Mugglestone 2006: 206);

(d) *The Sea-Mans Dictionary* (1644), al lui Sir Henry Manwayring, este un dicționar de termeni maritimi care continuă tradiția dicționarelor monolingve create pentru a explica printr-un limbaj cât mai simplu cuvintele „greu de înțeles” intrate în limbă în deceniile precedente;

(e) *Glossographia* (1656), a lui Thomas Blount, care are meritul de a fi nu numai bogat în informații, conținând 11000 de articole de dicționar ci și „inovativ, fiind primul dicționar care citează surse și oferă date etimologice, chiar dacă multe dintre acestea erau imperfecte” (Mugglestone 2006: 206);

(f) *New World of English Words* (1658), al lui Edward Phillips, este tot o lucrare lexicografică. Aceasta continuă tradiția explicitării termenilor greu de înțeles, ocupându-se de cuvintele dificile și de termenii tehnici[1];

(g) *A Collection of Words Not Generally Used* (1674), a lui John Ray, care este primul dicționar dialectal al limbii engleze;

(h) *English Dictionary* (1676), al lui Elisha Coles care este, de asemenea, un dicționar al cuvintelor greu de înțeles.

[1] Pentru comparație, primul dicționar tehnic românesc a fost publicat în 1851 (a se vedea Moțoc, Radu, 2009, https://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-8-2009/primul-dictionar-tehnic-romanescdisionaras-romanesc-de-cuvinte-tehnice-si-altele-greu-de-inteles_2467.html)

Pe baza exemplelor de mai sus, a analizelor empirice ale nevoilor comunicaționale și a practicilor descriptive inițiate și folosite în explicarea înțelesurilor unui cuvânt, s-a construit, pe parcursul veacurilor, un cadru care a favorizat dezvoltarea perspectivelor teoretice. Așa se explică apariția *lexicologiei*, știința studierii cuvântului, la câteva secole de la apariția *lexicografiei* sau practica elaborării dicționarelor. Lucrurile au stat la fel și în cazul *terminologiei* în raport cu *terminografia*, căci este dovedit că dicționarele specializate au apărut înaintea lucrărilor cu caracter teoretic. Regăsim un tipar evolutiv asemănător și în cazul terminologiei, constituită ca ramură a lingvisticii numai după ce specialiști din alte domenii au emis opinii, au efectuat cercetări și au elaborat lucrări referitoare la cuvintele proprii unui domeniu științific sau tehnic bine delimitat. Dar dacă, în prezent, lexicografia a atins un nou nivel de dezvoltare, ocupându-se atât cu studiul aspectelor teoretice în măsură să asigure un produs de foarte bună calitate cât și cu elaborarea produselor destinate explicitării cuvintelor, nu se poate susține același lucru și în cazul terminografiei.

2.3. Definiții și delimitări în spațiul terminologic

Așa cum „cuvântul" sau „lexemul" reprezintă unitatea de bază a lexicologiei, „termenul" este elementul cheie al terminologiei. Asemenea noțiunii de „cuvânt" și noțiunii de „termen" i-au fost atribuite mai multe definiții. Dintre toate aceste definiții reproducem o foarte scurtă selecție, după cum urmează:

1) „Termenul este un item lexical creat în mod deliberat în interiorul unei societăți specializate și care este folosit mai ales de vorbitorii care au aceeași profesiune sau același domeniu de activitate" (Nomoto 1982);
2) „Termenul ... este un simbol lingvistic atribuit unuia sau mai multor concepte, care se pot defini pe baza conceptelor învecinate. Termenul poate fi un cuvânt sau un grup de cuvinte" (Felber 1984: 168);
3) „Termenul este unitatea lexicală alcătuită din unul sau mai multe cuvinte

care reprezintă un concept aparținând unui domeniu" (Bessé, Nkwenti-Azeh și Sager 1997: 152);

4) „Termenul reprezintă forma (lingvistică sau nelingvistică) care desemnează un concept determinat, impus printr-o definiție la nivelul unui domeniu dat" (Cabré 2000: 35 apud Bidu-Vrănceanu 2007: 32).

Adoptăm ca definiție de lucru accepțiunea restrânsă, menționată în exemplul (3), pentru „termen" deoarece aceasta are un mai mare grad de generalitate în raport cu celelalte și un conținut care se referă și la structura „termenului". Înrudit cu acesta, cuvântul „terminologie", pe care l-am utilizat deja de foarte multe ori până acum în studiul nostru, este folosit în lingvistica anglo-americană, dar și în cea românească, pentru a desemna:

> „(1) un set de practici și metode folosite pentru colectarea, descrierea și prezentarea termenilor; (2) un set de premize, argumente și concluzii necesare pentru explicarea relațiilor dintre concepte și termeni (altfel spus, o teorie a terminologiei) și (3) vocabularul unui domeniu special de activitate"
>
> (Kageura 2015: 45).

Ca ramură a lingvisticii, terminologia românească a fost discutată începând cu sfârșitul secolului al XIX-lea, deși cele mai multe dintre lucrările de dată recentă nu fac nici cea mai mică aluzie la lucrarea care a inițiat acest domeniu de cercetare. Este vorba despre lucrarea lui Frédéric Damé[2] numită *Încercare de terminologie poporană română*, publicată în 1898. Am constatat că tendința predominantă (nu numai) în cazul studiilor filologice contemporane este aceea de a trece sub tăcere o contribuție care vine din deceniul anterior, probabil din des susținutul motiv că „și-a pierdut din actualitate". Dacă așa stau lucrurile cu contemporaneitatea cum să se mai facă referiri la cercetări care vin dintr-un alt veac? Intenționat, din dorința unui parcurs cât mai rapid sau, poate, din necunoaștere, timpul este

[2] Publicist, istoric și lexicograf român de origine franceză, născut la Tennerre, Franța (1849-1907), Damé a abordat în lucrările sale și studiul terminologiei nautice, pe care a cunoscut-o direct de la sursă, în mod deosebit de la pescari (DEM 154).

atât aliatul celor care aleg să ignore literatura „învechită” cât și un zid aproape insurmontabil și opac la realizările anterioare care sunt, cu sau fără voia prezentiștilor, rădăcinile culturale ale istoriei lingvisticii românești.

Practica occidentală, la care ne raportăm cel mai adesea în cazurile în care ne avantajează, este, de această dată, ușor diferită tocmai pentru că nu omite faptul istoric. Astfel, întâlnim în literatura de profil referiri la originile disciplinei lingvistice a terminologiei, chiar dacă la începuturi sistematizările și statutul său științific erau cu totul diferite în raport cu stadiul lor actual. Studiile terminologice au început în secolul al XVIII-lea cu cercetări din domeniul chimiei, care au fost efectuate de Lavoisier și Berthollet, și din domeniul științelor naturii, avansate de cercetătorul suedez Charles Linné (Cabré 1998: 2). În lucrarea *Terminology: Theory, Methods and Applications*, Cabré (1998: 2) afirmă că, în timp ce în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea liderii în studiul terminologiei erau oamenii de știință, în secolul al XX-lea a venit momentul implicării inginerilor și al tehnicienilor. Dintre numeroșii specialiști cu preocupări și în domeniul terminologiei, cercetătorul austriac E. Wüster (1898-1977), considerat reprezentantul cel mai cunoscut al Școlii de la Viena și fondatorul terminologiei moderne, a venit din domeniul științelor inginerești, la fel cum a făcut-o și savantul rus D. S. Lotte (1889-1950), întemeietorul Școlii Sovietice de Terminologie.

Continuând a fi ignorată atât de lingviști cât și de specialiștii din domeniul științelor umaniste și în prima jumătate a secolului al XX-lea, terminologia pare să înceapă a trezi interesul filologilor abia după anul 1950. Se susține că știința terminologiei a fost afectată de impactul schimbărilor sociale care au avut un anume efect asupra nevoilor de tip lingvistic. Astfel, Cabré (1998: 4) enumeră o serie de factori care au dus la creșterea importanței terminologiei, respectiv:

(a) dezvoltarea accelerată a științei și tehnologiei a dus la apariția de noi concepte și domenii conceptuale care aveau nevoie de nume noi;
(b) dezvoltarea cu rapiditate și pătrunderea tehnologiei în toate sferele

societății. Dezvoltările tehnologice din domeniile informației și ale comunicării duc la crearea unor moduri de comunicare inexistente până la momentul respectiv, iar vocabularele acestor limbaje profesionale impun reactualizări efectuate în mod constant. Acest aspect a dus la apariția a noi domenii de activitate, cum ar fi așa-numitele industrii ale limbii;

(c) producția de masă este atât rezultatul cât și forța de acțiune din spatele importanței prioritare a produselor standardizate. Ideea produselor realizate manual începe să devină vetustă;

(d) transferul de cunoștințe și produse, una dintre trăsăturile cele mai evidente ale societății moderne duce, pe de o parte, la apariția a noi piețe destinate schimburilor științifice, tehnice, culturale și comerciale, iar pe de altă parte, la nevoia de a face față schimbărilor multilingvismului;

(e) informația a căpătat o importanță crucială, iar volumul ei crește exponențial. Marea masă de date reclamă suport solid și efectiv, fapt ce duce la crearea de baze de date care trebuie reactualizate continuu. Prin urmare, apare o nouă nevoie, cea a stocării și a accesării facile a informației, precum și a sistemelor standardizate destinate transferului automat de conținuturi al marilor depozite de date care devin din ce în ce mai sofisticate;

(f) dezvoltarea comunicării publice permite o eficientă diseminare a terminologiei, din care rezultă interacțiunea dintre lexiconul general și cel specializat.

Toți acești factori care au dus la explozia creativității terminologice se regăsesc, într-o formă sau alta, și în studiile românești de profil dar, cum se va demonstra ulterior, numai unii au tangență cu terminologia navală.

Terminologia modernă a cunoscut patru etape de dezvoltare, formulate de Auger (1988) și preluate de Cabré (1998: 5), care se referă la:

(a) originile terminologiei moderne (1930-1960);
(b) structurarea domeniului (1960-1975);
(c) evoluția explozivă (1975-1985);
(d) dezvoltarea expansivă (1985- prezent).

Fiecare dintre aceste etape a venit cu trăsături bine determinate și formulate schematic (Cabré 1998: 6), într-o manieră clară și explicită. Reluăm, pe scurt din opera citată, menționând că sublinierile cu litere italice ne aparțin:

(a) preocupările primei etape s-au concentrat asupra *proiectării* și *conturării* metodelor pentru formarea sistematică a termenilor;
(b) a doua etapă a consemnat efectuarea primilor pași în *standardizarea* terminologiei la nivelul unei limbi;
(c) evoluția explozivă a fost marcată de *prolificitatea* proiectelor de planificare lingvistică și terminologizare;
(d) dezvoltarea expansivă a terminologiei a fost influențată nu numai de gradul de *tehnologizare* și de accesul tot mai facil la diversele instrumente ale noilor tehnologii ci și de apariția industriilor limbii unde terminologia deține o poziție privilegiată. În plus, răspândirea computerelor personale a adus o schimbare majoră a modului și condițiilor de prelucrare a datelor terminologice.

Dacă perspectiva internațională asupra terminologiei cuprinde aceste aspecte cu rol major atât în evoluția teoretică cât și în cea practică, perspectiva românească are propriile ei etape evolutive, caracteristici și manifestări. De exemplu, demonstrarea existenței elementelor acestui tip de vocabular a constituit preocuparea centrală a primei etape în evoluția terminologiei românești.

2.4. Direcții de interpretare a materialului terminologic

Privirea concisă asupra literaturii terminologice conturată în cele ce urmează va avansa și o serie dintre specificațiile întâlnite în contribuțiile internaționale. În vreme ce în școala românească se definește cu prudență știința cunoscută sub numele de terminologie, în școala occidentală abordările sunt ușor mai complicate. Alături de prezentări ale explorărilor din domeniul terminologiei se regăsesc și distincții între terminologia teoretică și cea descriptivă sau între terminografie și terminotică. Astfel,

terminologia este un spațiu al cercetării interdisciplinare al cărui obiect de studiu îl formează „cuvintele specializate care apar în limbile naturale ce aparțin domeniilor specifice ale uzajului” (Cabré 1998: 5).

Pe de altă parte**, terminologia teoretică** este acea disciplină lingvistică ale cărei principale obiective sunt: (a) studiul sistemelor noționale care organizează diferitele domenii specializate ale cunoașterii și (b) procesele prin care limbile își desemnează elementele componente (concepte sau noțiuni) prin intermediul numelor (Olejnik 1999: 13).

Terminologia descriptivă sau **terminografia** „este activitatea ce constă în alcătuirea listelor de termeni și în selectarea informațiilor relevante cu scopul folosirii lor în diverse aplicații” (Olejnik 1999: 13). Prin natura sa, terminografia se bazează pe o strânsă interrelaționare cu lexicografia și cu practica traducerii și a documentării, ale cărei rezultate sunt finalizate în dicționarele specializate.

Terminotica, termen ce sugerează fuziunea dintre terminologie și informatică sau tehnologia informației, „reunește toate aceste activități în care se impune recursul la noile tehnologii pentru a crea, manageria și exploata terminologiile” (Olejnik 1999: 13). În Școala Românească de Terminologie, terminotica este în faza de explorare experimentală. O privire asupra temelor de cercetare propuse în diverse proiecte naționale nu identifică nicio propunere având ca obiect cercetarea terminotică.

Conform literaturii de specialitate (Olejnik 1999: 14), activitatea terminologică poate avea ca rezultat următoarea tipologie de produse:

(a) **Terminologiile**, reprezentând cataloage de termeni care aparțin unui sector specific de activitate și corespund unui sistem de noțiuni (cum ar fi, de exemplu, terminologia medicală);
(b) **Lexiconul** sau inventarul unităților lexicale care conține informații de natură semantică, noțională, referențială, gramaticală sau fonetică;
(c) **Dicționarul** sau lista de cuvinte însoțite de elementele echivalente în una sau mai multe alte limbi, dar care nu oferă definiții;
(d) **Nomenclatorul** sau nomenclatura, care este un inventar de termeni ce

reprezintă relațiile noționale dintre cuvinte cu o structură bine determinată respectând regulile de denumire specifice unui sistem;

(e) **Tezaurul** care este o sursă de documentare lingvistică bazată pe structura ierarhică a unuia sau a mai multor câmpuri ale cunoașterii în care noțiunile sunt reprezentate atât de termeni din una sau mai multe limbi naturale cât și de relații între noțiuni realizate prin semne convenționale;

(f) **Vocabularul** este acel inventar care listează termenii dintr-un anumit domeniu și descrie noțiunile desemnate de aceștia prin intermediul defințiilor și al ilustrațiilor.

Adăugăm aici alte trei tipuri de produse care și-au câștigat un loc pe piața românească în ultimul sfert de veac:

(g) **Glosarul** este lucrarea cu caracter lexicografic având un conținut limitat de cuvinte (arhaice, regionalisme) „însoțite de explicația lor" (NDULR 535);

(h) **Enciclopedia**, acel inventar care asigură o descriere completă a termenilor unui domeniu, cuprinzând nu numai informație terminologică ci și note sau detalii etimologice, exemple în context, sinonime etc.;

(i) **Companionul**, termen adaptat brutal din titluri ale literaturii engleze de specialitate (a se vedea, de exemplu, lucrarea lui Thomas McArthur, *The Oxford Companion to English Language* din 1996 sau lucrarea lui Sir Paul Harvey, *The Oxford Companion to English Literature* din 1932), unde cuvântul „companion" (tovarăș, însoțitor) este folosit ca un sinonim pentru cuvântele „ghid", „însoțitor" sau „îndrumar". Îndrumarul purtând un asemenea titlu este structurat tot sub forma unui dicționar, cu cuvintele rânduite în ordine alfabetică, dar cuprinzând o mai mare cantitate de informații decât dicționarele obișnuite.

Deși terminologiile reprezintă o clasă aparte de produse lexicale sub formă de cataloage, există și lucrări care se identifică sub titlu de *Terminologie ...* (medicală, de exemplu). Cele mai multe dintre acestea sunt studii monografice de amplă anvergură, având o structură complexă care îmbină elemente teoretice, taxonimii și elemente de terminografie. În vreme ce vocabularul se constituie, cel mai adesea ca apendice al diferitelor manuale școlare sau cursuri universitare, *tezaurul*, ca produs al cunoașterii

terminologice și al artei terminologiei, nu se regăsește în școala lingvistică românească. Ceva mai ofertantă este clasa dicționarelor, care cuprinde un foarte mare inventar de lucrări autohtone și de traduceri, atât monolingve sau bilingve cât și multilingve sau poliglote.

2.5. Cercetări terminologice românești

O scurtă cercetare a concretizării ofertei de produse terminologice asigurată de Școala Lingvistică Românească va duce la unele constatări oarecum stânjenitoare. Astfel, nu numai numărul lexicoanelor monolingve (Dănescu et alii 1985-1991, Meersmann et alii 2001) sau bilingve (Bibicescu et alii 1970) ci și cel al enciclopediilor (Atanasiu et alii 2015) și al glosarelor (Hebedean 2012, Vasile și Mincă 2002, Moise 2004) este relativ redus.

Revenind la o afirmație anterioară, prezentarea problemelor legate de studiul terminologiei nu urmează firul cronologic al evenimentelor ci un traseu construit într-o manieră subiectivă și par să fi apărut în jurul sfârșitului mileniului al II-lea. Un peisaj lingvistic cu reprezentări mai aproapiate de studiile zilelor noastre și, implicit, mai ușor de acceptat de cercetătorii susținători ai axei deictice „eu, aici, acum”, include lucrarea de natură teoretică intitulată *Elemente de terminologie* (Ciobanu, 1998). Lucrări ca *Lexic comun, lexic specializat* (Bidu-Vrănceanu et alii 2000), *Lexic științific interdisciplinar* (Bidu-Vrănceanu et alii 2001), *Introducere în terminologie* (Pavel și Rucăreanu 2001), *Introducere în terminologie* (Busuioc și Cucu 2003), *Lexicul specializat în mișcare de la dicționare la texte* (Bidu-Vrănceanu 2007), sau *Lingvistică și matematică. De la terminologia lexicală la terminologia discursivă. Termen, limbaj, discurs, interdisciplinaritate* (Toma 2006), asigură un solid cadru teoretic aplicabil în analiza terminologică. Alături de aceste titluri se pot adăuga și multe alte contribuții în diverse periodice și/sau volume publicate în urma unor manifestări științifice românești (Ploae-Hanganu 1992, Sandiuc 2016a; 2016b).

Apariția între 2010 și 2012 a lucrării *Terminologie și terminologii*

(Bidu-Vrănceanu, Cristina-Alice Toma și Elena Mușeanu) a marcat un nou progres în dezvoltarea literaturii terminologice, care ajunge astfel să beneficieze de contribuții ce asigură baza teoretică a studiilor și a unora dintre principiile aplicative utilizate în analizele terminologice. Partea I a volumului, numită *Terminologie și terminologii. Stadiul cercetărilor*, confirmă continuitatea studiilor din acest domeniu, oprindu-se asupra considerațiilor generale despre terminologie. Se regăsesc aici referiri la literatura internațională care discută diverse tipuri de distincții, cum ar fi, de exemplu, cea dintre terminologie și terminologii, cea dintre lexicul comun și lexicul specializat sau cea dintre terminologie externă ori socioterminologie şi terminologia internă. Definiția dată terminologiei aici este concisă, desemnând „disciplina care se ocupă de comunicarea specializată, realizată fără echivoc într-un anumit domeniu științific, tehnic, profesional” (Bidu-Vrănceanu 2010: 13). Interpretată prin această prismă, **terminologia** apare ca un domeniu științific aparținând specialiștilor non-lingviști, fiind mai cunoscută ca **terminologie internă**, bazată pe orientarea normativ-onomasiologică. Atunci când studiile terminologice explorează metode și căi de descriere a termenilor, tipologii și principii taxonomice și se disting prin orientarea descriptiv-semasiologică, același domeniu științific se folosește de lingvistică și instrumentele ei susținând ceea ce se recunoaște drept **socioterminologie** sau **terminologie externă** (Bidu-Vrănceanu 2010: 15).

Alături de monografii, o clasă distinctă de studii cu reprezentare la nivelul studiului terminologic o constituie tezele de doctorat realizate în câteva universități din România și din Republica Moldova. Astfel, am înregistrat atât teze de doctorat, monografii și studii ample cât și studii sau lucrări de mici dimensiuni care investighează diverse aspecte de natură lingvistică ale următoarelor terminologii:

(a) terminologia filozofică (Oprea 1996);
(b) terminologia magică populară românească (Bălteanu 2000);
(c) terminologia botanică (Vlădescu 2018);

(d) terminologia economică (Opriț-Maftei 2013, 2016, 2017, 2018a, 2018b);
(e) terminologia mass-mediei (Joița 2017);
(f) terminologia matematică (Toma 2006, Rizea 2009);
(g) terminologia textilă (Pitiriciu 2015);
(h) terminologia cromatică (Pitiriciu 2009, 2010a, 2010b, 2011);
(i) terminologia juridică (Cazan 2009);
(j) terminologie gramaticală românească (Briceag 2015);
(k) terminologia gimnasticii artistice (Burlacu 2015);
(l) terminologia meteorologică (Florescu 2015, Grigore 2016);
(m) terminologia dreptului comunitar (Hometkovski 2012);
(n) terminologia activităților fizice și sportive (Firică et alii 2002);
(o) terminologia militară (Butuc 2011);
(p) terminologia muzicii (Flaișer 1997);
(q) terminologia informatică (Trif 2006).

Contribuții consistente în domeniul terminologiei se regăsesc atât în manuale (Pitar 2018) cât și într-un mare număr de studii și articole. Un studiu de profil (Ursu 2003: 4) menționează un total de „30 de volume de terminologie, 231 de articole și 272 de dicționare și glosare de specialitate". De departe cele mai multe dintre lucrări examinează limbajul medical (Melnic 2002, Flaișer 2001, Popovici et alii 2007, Butiurcă 2009, Lupu, Chiriac și Mincu 2008, Forăscu 2011, Mincu 2012; 2015; 2016).

Un loc important deține **terminologia comparată** care se ocupă cu investigarea zonei de interferență dintre română și o limbă străină (cum ar fi, de exemplu, engleza sau franceza). Deși astfel de analize s-au efectuat și în anii care au precedat momentul 1989 (Trofin 1967, Pârlog 1971; 1983, Constantinescu 1972; 1973), interesul pentru studiul comparativ al terminologiilor a continuat și după anul 1990. Înlăturarea barierelor ideologice, precum și creșterea mobilității în lumea academică au produs un puternic efect asupra terminologiei românești și au creat posibilitatea efectuării de studii estimative ale impactului terminologiilor străine asupra limbii române (Ciumacenco 2017, Stoichițoiu-Ichim 2003, Trif 2006).

2.6. Terminologie nautică și terminologie navală: note introductive

Studiile terminologice mai recente fac referiri la limbaje profesionale folosind termeni care nu apar în edițiile dicționarelor explicative sau etimologice ale limbii române și care, de cele mai multe ori, au fost create după modelele limbii engleze. Astfel se vorbește nu numai despre „romgleză” ci și despre „computereză”, „afacereză”, „medicaleză” sau „bancheză”. Aplicând modelul, propunem termenul „navaleză” pentru a fi întrebuințat cu referire la limbajul câmpurilor profesionale legate de proiectarea și construirea de ambarcațiuni. Desigur „navaleza” este numele unui idiolect sau al unui limbaj profesional, folosit ca sinonim pentru „terminologia navală”, deși stricto sensu, aceasta este doar o componentă subsumată conceptului general de limbaj profesional al domeniului naval.

„Naval/ă”, cuvântul cheie al abordării noastre, face parte dintr-o familie lexicală restrânsă și are câteva sensuri clar precizate în cele două ediții ale *DEX-ului,* cel mai des citat dintre dicționarele explicative ale limbii române. Astfel, cuvântul „navă”[3], se regăsește în aproximativ treizeci de definiții. Evoluat din cuvântul latinesc „navis”, acesta este termenul cel mai utilizat pentru a denumi „orice vehicul care plutește și care se deplasează pe (și sub) apă; vas” (NDULR 870). Nu numai dicționarele explicative ale limbii române ci și cele specializate includ doi termeni ușor de confundat, respectiv „naval” și „nautic”. Cuvântul „naval” se referă la o însușire și se folosește pentru a desemna ceea ce

> „1. ține de nave sau de navigație, referitor la nave sau la navigație; care se face cu nave (șantier naval; transport naval); 2. referitor la marina de război: lupta navală de la Ceșma-Liman”
>
> (NDULR 870).

În timp ce definiția dată cuvântului „nautic” este relativ ambiguă, exemplele sunt clare și asigură distincția necesară:

[3] www.dexonline, accesat la 30.08.2018.

„1. ține de navigație, referitor la navigația pe apă: *această știință geografică și nautică a fost dezvoltată în taină*; 2. care se practică pe apă: *când vă vor da răgaz variile sporturi nautice* ”

(NDULR 870).

Termenul „nautică” este sinonimul sintagmei „conducerea navigației” (Bejan et alii 2006: 345). Familia lexicală a acestui cuvânt mai include exemple precum: (a) verbul *a naviga*, (b) adjectivele *navigabil* și *navigant*, (c) substantivul concret *navigator* și (d) substantivele abstracte *navigare* și *navigabilitate*. Fără a fi înregistrați în lucrări lexicografice sau în studii de lexicologie, mai circulă în exprimarea orală și termenii *navalistică* și *navalism,* cărora le alăturăm *navaleza,* pe care l-am întrebuințat deja pentru a denumi limbajul domeniului naval. Anexa 1 prezintă toți membrii familiei extinse.

Pe parcursul lucrării vom folosi frecvent sintagma „terminologie navală” pentru a ne referi la ansamblul alcătuit din toate cuvintele utilizate în vocabularul folosit de profesioniștii din lumea proiectării și construcției navelor sau a ambarcațiunilor care se deplasează pe sau sub apă.

Lucrarea noastră se subscrie științei „terminologie” însă perspectiva sa este diferită față de peisajul general al analizelor terminologice. În cadrul acestui tip de cercetare se descriu aspecte teoretice (Cabré 1991; 1998; 2000; 2009, Rey 1995, Bidu-Vrănceanu 2010; 2012) cum ar fi, de exemplu, existența, unitatea și autonomia terminologiei, ca disciplină și ca știință aplicată, ambele bazate pe diferențierea teoretică dintre cunoaștere și limbaj sau opoziția *concept* - *termen* (Sager 1990: 24). De asemenea, se stabilesc distincțiile: (a) *lexiconul unei limbi* vs *terminologie*, (b) *terminologie teoretică* versus *terminologie aplicată*, (c) *terminologie* vs *lexicografie* sau (d) *terminografie* și *terminologii*. Un alt aspect teoretic de interes pentru studiul de față îl reprezintă creativitatea terminologică (Pavel și Nolet 2001) sau fenomenele care stau la baza vocabularului specializat, a interpretării datelor și a rezultatelor și, finalmente, emiterea unor concluzii formate și formulate de pe poziția cercetătorului terminolog (Călărașu 2005, Florescu

2011, Cirimbu 2013).

În această lucrare, cuvântul „terminologie” va fi folosit cu referire la „ansamblul termenilor de specialitate folosiți într-o disciplină, într-o știință, într-o ramură de activitate” (NDULR 1495). Cu un sens restrâns, implicat de sintagma „terminologie navală”, adăugăm vocabulei „terminologie” noi valori semantice, provenind din aria activităților desfășurate în domeniul maritim, reprezentate în Figura 2.1. Cum setea de cunoaștere, simțul aventurii și dorința de a răspunde chemării necunoscutului, dar și interesul pentru cucerirea mărilor și oceanelor lumii sunt mult mai puternice decât studiul privind statica navei sau teoria valului și decât debitarea, sudarea, armarea sau saturarea navei, tot la fel de multe sunt și abordările despre navigație și viața pe mare (Tudoran 1961, Bacalbașa 1997). Pe de altă parte, atracția pentru lucrul la planșetă, proiectând cu pasiune și dăruire de sine o ambarcațiune cum nu s-a mai făcut sau transformarea îndelungată și anevoioasă a desenului într-un produs finit au făcut mai puține cuceriri. La fel de puține ca și studiile terminologice despre aceste două domenii.

În urma acestor constatări, ne-am propus o cercetare pe termen lung a terminologiei navale, dezvoltată prin susținerea unor comunicări în cadrul diverselor manifestări științifice (Popescu 2001; 2016) sau prin publicarea unor articole și studii descriptive (Popescu 2006), comparative (Maftei și Popescu 2005) sau translatologice (Popescu 2007). Dacă în cazul tuturor celorlalte studii există o justificare clară a motivării lor, întrebarea „La ce ar fi util un studiu traductologic în analizarea și descrierea unei terminologii navale naționale?” ar putea limpezi lucrurile. Răspunsul justificativ ar fi la fel de simplu ca și întrebarea: studiul translatologic argumentează și susține introducerea unor termeni și sintagme noi în vocabularul specializat al unei limbi, justificând progresul în îmbogățirea lexiconului acesteia.

Așa cum am afirmat deja, scopul fundamental al acestui volum este acela de a realiza o cronică a limbajului naval deoarece nu s-au consemnat până acum niciun fel de preocupări privind înregistrarea și păstrarea acestui inestimabil patrimoniu lingvistic românesc. Efervescența vieții navale de după 1966 și, mai ales, dintre anii 1973 și 1989, intră într-un lung proces

de atenuare după evenimentele istorice din decembrie 1989. Încet dar sigur, domeniul cercetării și al construcțiilor navale devine tot mai spoliat și marginalizat, mai întâi de unele instituții (a se vedea, asimilarea societății de clasificare Registrul Naval Român[4] de către Autoritatea Navală Română, prilej cu care a dispărut, de exemplu, colecția publicației *Buletinul Tehnic*), apoi de valorile și tradițiile care l-au întreținut peste secole.

Din condițiile socio-economice, istorice, culturale și de documentare ale sfârșitului de mileniu nu transpare niciun fel de orizont pentru navaleza română; de aici și preocuparea de a consemna aspectele ei lingvistice și terminologice.

Studiul nostru monografic nu va acoperi toate detaliile terminologiei navale pentru că nu-și propune un astfel de demers, dar, în mod cert, va atrage atenția asupra posibilităților de aprofundare a acestui nou orizont de cercetare științifică bazată pe dovezi. Într-o societate bazată pe cunoaștere nu ne putem limita doar la evenimentele petrecute sub ochii noștri. Pentru o mai bună înțelegere a prezentului este nevoie de fundamentul istoric. Așa explicăm includerea arhaismelor, a termenilor învechiți și trimiterile la fapte ale istoriei mai îndepărtate de epoca noastră, precum cele medievale, și, relativ apropiate, precum cele ale anilor „puterii populare”.

2.7. Terminologia navală – precizări și delimitări

Așa cum am mai demonstrat (Popescu 2016), sintagma „terminologie navală” este cuprinzătoare din punctul de vedere al înțelesului, deoarece se referă la un ansamblu de discipline care descriu domeniul teoretic al arhitecturii navale, domeniul ingineriei aplicate în știința și arta construirii de ambarcațiuni precum și ramura de activități umane prin care se exploatează toate tipurile de ambarcațiuni. Cum reiese din Figura 2.1, fiecare dintre cele trei mari domenii are zona sa de exclusivitate absolută,

[4] Pentru alte detalii, a se vedea DEM, p. 430.

aflată în partea exterioară a fiecărui cerc, dar și zone de intereferență a două domenii (ca, de exemplu, arhitectură și construcții navale) sau ale tuturor celor trei domenii (conform zonei aproximativ triunghiulare situate în centrul figurii și având vârful în jos).

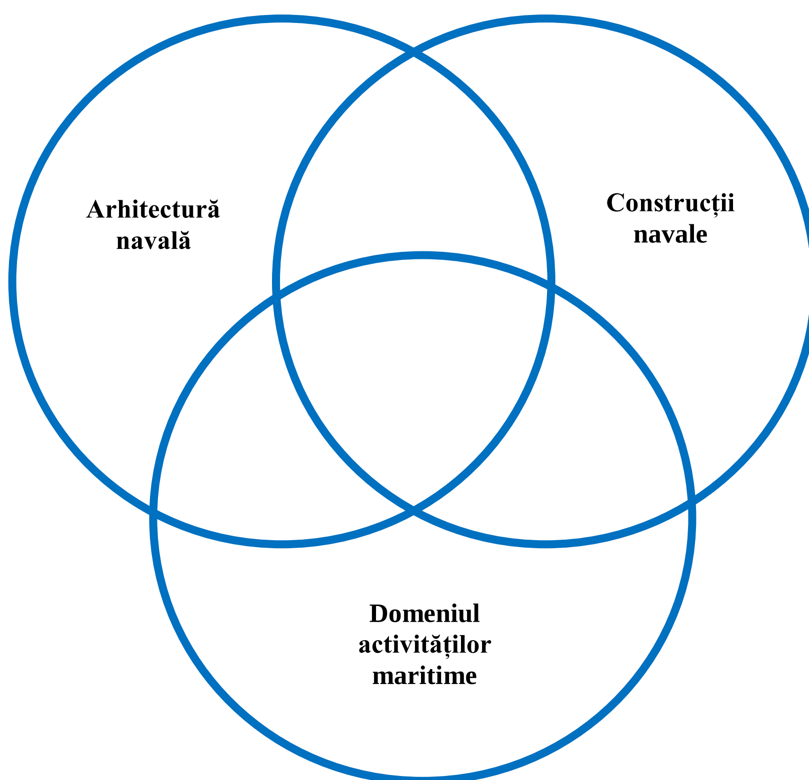


Figura 2.1. Domenii înrudite în terminologia navală

Contrar sensului și consensului din întregul concentric al terminologiei navale, tradițiile și istoria locului sunt mult mai strâns legate de practicarea meșteșugului de făurire a ambarcațiunilor și de arhitectura navală decât de activitățile marinărești.

Cum exploatarea eficientă a ambarcațiunilor cuprinde, la rândul ei, un vocabular propriu vieții, activității (comerciale sau militare) și transportului pe calea apelor, studiul de față nu a luat în calcul unitățile mono- sau

multilexicale din limbajul marinăresc. Și nu se ocupă nici de aspecte ale contractării sau comercializării produselor care vin din industria navală (Bruce și Garrard 1999), deși vom regăsi și în aceste contexte termenii de interes ai prezentei lucrări. Partea de terminologie navală care ne preocupă în cadrul acestui studiu se concentrează, pe de o parte, asupra aspectelor generale ale terminologiei proprii arhitecturii navale și, pe de cealaltă parte, asupra lexiconului propriu construcțiilor navale.

2.8. Concluzii

Acest capitol a prezentat o parte din diversele accepțiuni ale cuvintelor cheie din domeniul terminologiei și al terminologiilor, urmărind unele dintre cele mai importante probleme teoretice și practice ale acestor două realități. Dezvoltând tot mai multe înțelesuri, terminologia începutului de mileniu sugerează și, în același timp, propune mai multe orizonturi de cercetare. Subsumată lingvisticii ca ramură bine conturată, conceptul și domeniul terminologiei au apărut în școala românească de profil la sfârșitul secolului al XIX-lea.

În stabilirea primelor manifestări ale acestei științe, cercetările occidentale fac trimitere la secolul al XVIII-lea, când implicarea venea din partea chimiștilor și a pasionaților cercetători ai științelor naturale. Contribuțiile secolului al XIX-lea au continuat să vină tot din partea oamenilor de știință, iar cele ale secolului al XX-lea, din partea inginerilor și a tehnicienilor, filologii arătând interes profesional abia după anul 1950.

În lingvistica românească a începutului de mileniu, terminologia cunoaște un progres semnificativ, materializat prin:

(a) derularea unor mari proiecte de cercetare (care deși sunt puține ca număr, acestea arată totuși interes față de sfera de studii în cauză; a se vedea proiectul Program IDEI PN-IIID-PCE-2011-3-0656 *Terminologia românească meteorologică (ştiinţific vs popular) a stărilor atmosferice. Studiu lingvistic*, finanţat CNCSIS și derulat între anii 2011 și 2015 în

cadrul Departamentului de Lexicologie și lexicografie din Institutul de Filologie Română „A. Philippide” al Academiei Române, Filiala Iași);

(b) crearea unor centre sau departamente de cercetări terminologice în cadrul centrelor de cercetări lingvistice (ca, de exemplu, *TAC*, Laboratorul de **T**raducere, Terminologie și **A**naliză de **C**orpus din cadrul Facultății de Litere de la Universitatea din Craiova);

(c) lansarea unor periodice academice (ca, de exemplu, revista *Studii și cercetări de onomastică și lexicologie*, cu zece numere publicate între anii 2008 și 2012);

(d) organizarea unor manifestări științifice academice inter/naționale (Conferința „Resurse lingvistice și instrumente pentru prelucrarea limbii române”, Ediția a IX-a, Castelul Sturdza, Miclăușeni, Iași, 16-17 iulie 2013, Simpozionul internațional anual al Catedrei de Limba Română a Universității din București, 17 mai 2012, precum și cele patru ediții bienale ale Conferinței Internaționale de Onomastică. Numele și Numirea (ICONN) desfășurate între anii 2011 și 2017);

(e) elaborarea și susținerea publică a numeroase teze de doctorat;

(f) publicarea unor monografii bazate pe teze de doctorat, studii și articole care îmbogățesc sistematic literatura terminologică existentă.

Toate dovezile la care s-au făcut referiri pe parcursul acestui capitol demonstrează că tradiția cercetărilor terminologice s-a consolidat pe parcursul dezvoltării culturii, științelor teoretice și aplicate. Această tradiție este în continuare deschisă și acelor domenii care, probabil, din necunoaștere, au fost neglijate în cel mai regretabil mod. Căci dacă nu din necunoaștere atunci din ce alt motiv s-a exclus terminologia construcțiilor navale din *Lexiconul tehnic român* (2011)? Această operă monumentală în opt volume, ajunsă deja la a treia sa ediție, după prima, apărută între anii 1949 și 1955 și a doua, între anii 1957 și 1968, pare să aibă în obiectiv doar descrierea termenilor aparținând domeniului cuprinzător al construcțiilor și celui particular al construcțiilor metalice. Acceptând gradul de generalitate al indicativului „construcții” din lista abrevierilor respectivului *Lexicon*, am urmărit unii termeni specifici construcțiilor navale și am constatat totala

ignorare a acestui domeniu.

Asumarea compilării unui lexicon tehnic al românilor fără o prealabilă cunoaștere cuprinzătoare, complexă și riguros stratificată a realizărilor tehnicii propriei națiuni și omiterea unor domenii de veche tradiție, cum ar fi, de exemplu, construcțiile rutiere, sau mai recente, precum construcțiile hidrotehnice, funciare sau navale, este absolut regretabilă. Este de subliniat, în același timp, faptul că orice lucrare își prezintă, prin conținutul său, propria carte de vizită, oglindind modul în care a fost conceput și realizat proiectul propus. Asemenea lipsuri, precum cele menționate mai sus, diminuează nu numai efortul depus de toți membrii echipei de lucru ci și valoarea școlii științifice care a patronat reactualizarea acestui produs terminografic lansat în arena științifică națională, precum și calitatea acestuia.

Pentru comparație, am putea aduce în prim plan lucrarea lui Radu Țițeica și a colaboratorilor săi, *Dicționar de termeni tehnici* (1972: iii), care cuprinde, în secțiunea *Abreviații* și domeniul construcțiilor navale. În plus, am putea sublinia și faptul că acest dicționar a fost publicat în intervalul dintre publicarea ediției a doua și realizarea celei de-a treia.

Capitolul 3.

Navalistica locală: o cronologie cu pete albe

3.1. Considerații generale

Acest capitol are ca obiectiv determinarea statutului terminologiei navale ca limbaj profesional de utilitate locală sau națională. Cercetarea literaturii cu caracter istoric, întreprinsă cu scopul de a descoperi cât mai multe informații, date, imagini și dovezi arheologice privind navalistica română, a scos la iveală detalii foarte interesante.

Astfel, afirmații de mare importanță, făcute în anii puterii populare, au adus regretabile prejudicii de imagine Șantierului Naval din Galați. Publicațiile apărute după anul 1989 au inclus unele informații care au fost fie necunoscute, omise sau ignorate de-a lungul anilor, fie știute dar intenționat „aruncate la lada de gunoi a istoriei” din motive care depășesc preocupările și cadrul nostru de cercetare. Datele extrase cu atenție și respect față de adevărul istoric vor fi sintetizate în tabele cronologice menite a contura un parcurs cât mai fidel al episoadelor istorice.

În continuare, vor fi avansate câteva idei regăsite în literatura care se referă la rolul orașului Galați în diferite perioade ale indelungatei sale istorii. După stabilirea câtorva repere economice și ocupaționale legate de viața de zi cu zi a locuitorilor orașului Galați, vom avansa o cronologie a referirilor, observațiilor, notelor și consemnărilor extrase din diverse documente privind construcția de nave. Am putut constata utilizarea

sintagmei „șantier naval”, cu mult înainte de anul 1893, reper acceptat, cu mult prea multă îngăduință nejustificată, de o serie de autori. Tabelele din cea de-a doua jumătate a capitolului vor include cele mai importante momente din cronologia navalisticii locale, grupate în funcție de regimul de guvernare al țării.

În ciuda evidențelor repetate privind data nașterii șantierului naval, cel mai important fapt istoric care trebuie reconsiderat este anul 1893, anul 0 sau momentul de început. Când, în scrierile lor, călători străini din secolul al XVIII-lea, vizitând aceste locuri, constată că pe malul Dunării, la Galați, există nave în proces de elaborare, și lucrul acesta devine cunoscut prin intermediul operei lor, atunci considerăm că și începuturile istoriei șantierului naval trebuie rescrise, mai presus de orice, în spiritul recunoașterii adevărului. Fie că în preluarea formulărilor consacrate deja se va adăuga o inserție de tipul „prima atestare documentară”, fie că se va face orice altă mențiune, gestul acesta ar însemna un prim pas în restaurarea adevărului istoric.

3.2. Încercare de cronologizare

Realizarea unui tabel cronologic cuprinzător al vieții și tradițiilor navale, chiar și numai locale, este o misiune aproape imposibil de realizat.

Convingerea aceasta se bazează, în primul rând, pe faptul că românii nu posedă nicio tradiție, metodologie sau tehnică privind retrocultura; mai direct spus, la noi nu există preocupare pentru crearea și păstrarea „culturii” firmei și, implicit, pentru păstrarea moștenirii profesionale. În vreme ce șantierele navale din lumea occidentală dețin tot istoricul datelor de proiectare, construcție, exploatare și al reparațiilor efectuate la bordul oricărei ambarcațiuni, românii nu au o asemenea bază de date. Am extras însă, din diversele surse pe care ne-am bazat pe parcursul cercetărilor și al elaborării acestui volum, precizări care contribuie atât la conturarea unei cronologii a rolului orașului Galați în dezvoltarea vieții comerciale cât și a tradiției navale existente aici de-a lungul secolelor.

3.2.1. Orașul Galați: fragmente de istorie

Puține cronici fac referiri la istoria timpurie a orașului Galați. Conform unor afirmații neprobate științific, orașul acesta este așezat pe locul unde cu mult înaintea erei noastre pe aceste meleaguri erau staționate grupări celtice. După unele păreri, denumirea se pare că își are originea în numele unui sat de pescari, *satul lui Gălaț*, ce ar fi existat în acest ținut. După alți autori, numele orașului pare a fi de origine

> „galică, ceea ce ar da orașului o vechime de la 350-330 ani î.Hr. O altă variantă este cea legată de trimiterea aici de către împăratul Constantin cel Mare a unui vicar cu numele de Cocceius Galatus"
>
> (DEM 222).

Există și alte teorii cu sau fără suport științific privind toponimul „Galați" dar, indiferent de etimologie, ceea ce se cunoaște foarte bine este faptul că orașul și-a legat destinul mai mult de apă decât de orice alte daruri ale naturii.

Atât izvoarele istorice cât și lucrările din istoriografia construcțiilor navale precizează, printre altele, că:

> „zona localității Galați de azi a fost locuită încă înainte de secolele IV–III î. Hr. Principala activitate a acestora era pescuitul, Galați situându-se în vecinătatea Dunării, Siretului și Prutului, dar și a unor întinse suprafețe de ape staționare: lacul Brateș, bălțile Crapina, Mălina, Jijilia și altele. Pentru a se deplasa pe apă pentru a prinde peștele, localnicii construiau bărci din lemn. Deși s-au găsit puține dovezi de continuitate a locuirii, se poate presupune logic că această continuitate a existat și în așezarea rurală de la Galați, formată în jurul vadului de la Dunăre, pe unde se trecea în Dobrogea, s-a transformat în târg "
>
> (CCN 6: 54).

Dovezile arheologice și relatările care vorbesc despre târgul Galați atestă

înființarea acestuia la începutul secolului al XV-lea. Astfel, se precizează că:

> „În anul 1416, reprezentanții târgului Galați fac parte din delegația Moldovei care a participat la Conciliul Religios de la Constanța (azi în Germania). La data înființării târgului principala activitate o reprezenta prinderea peștelui și comercializarea lui, în care scop localnicii construiau în atelierele proprii, ambarcațiuni de diferite mărimi”
>
> (CCN 6: 54).

Secolul al XV-lea a fost martorul dezvoltării târgului, ca urmare a unor circumstanțe devastatoare precum incendierea portului Brăila, în 1470 și cucerirea cetăților Chilia și Cetatea Albă de către turci, în 1484.
Bogata activitate a negustorilor din Galați

> „a dus la o dezvoltare a activității de construcții navale [...] se înființează multe șantiere în amonte și aval de schela (portul) Galați, care încep să construiască corăbii din ce în ce mai mari, atât pentru navigația fluvială cât și maritimă. Printre acestea, în prima jumătate a secolului al XVIII-lea, a luat amploare un șantier naval care executa corăbii din lemn.”
>
> (CCN 6: 54).

Proprietate domnească administrată de pârcălabul Galațiului (rang echivalat astăzi cu funcția de prefect), șantierul acelor vremuri beneficia de o conducere tehnică asigurată de un arhitect șef asistat de un meșter șef (CCN 6: 54) și executa vase militare predate turcilor ca urmare a obligațiilor impuse de aceștia[1].

Asemenea multor așezări românești, orașul Galați a avut nu numai ani de glorioasă înflorire, dezvoltare susținută și mare progres ci și lungi

[1] Pentru alte detalii, a se vedea lucrarea „Șantierul Naval DAMEN Galați. Scurt istoric” din volumul *Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave*, nr. 6, noiembrie 2014-decembrie 2015, pp. 54-60.

ani de confruntări cu distrugeri de tot felul, cu incendii, pârjoliri, devastări și distrugeri rămase în urma vremelnicilor cuceritori. Cu toate acestea, niciodată locuitorii acestui oraș nu au renunțat la cetatea lor și au reconstruit-o din nou și din nou, fără a se teme că istoria s-ar putea repeta. Datele cu caracter istoriografic, prezentate în cele ce urmează, se justifică prin dorința conturării unui cadru cultural, economic și social menit a susține că a existat un loc destinat construcțiilor navale pe aceste meleaguri cu mult mai înainte decât îndeobște sărbătoritul an 1893.

Numeroase lucrări cu un grad mai mic sau mai mare de istoricitate discută despre familiarizarea vechilor locuitori ai pământurilor dintre Marea Neagră, Nistru, Prut, Siret și Mureș cu ambarcațiuni având forme, dimensiuni și întrebuințări dintre cele mai variate și fac referiri la zone mai îndepărtate ale istoriei, cum ar fi epoca greacă sau cea romană. A menționa doar existența construcțiilor antice de la malul mării este de ajuns pentru a puncta cunoașterea de către localnici a mijloacelor de transport pe calea apei.

Întoarcerea noastră concretă în timp se oprește la anii de sfârșit ai secolului al XV-lea. Acest punct de reper este stabilit ca urmare a precizărilor justificative cuprinse în literatura de specialitate, unde se subliniză că „procesul de transformare a Mării Negre într-un lac turcesc” s-a încheiat curând după cucerirea localităților Cetatea Albe (Monocastro) și Chilia (Licostomo) de către Baiazid în 1484 (Popescu et alii 1990: 55).

Odată cu definitivarea acestei noi realități zonale, se constată că:

> „respirația economică a țării va fi făcută prin Galați deoarece mai toate drumurile duceau spre Brăila și Galați.
> De la Sibiu, drumul Oltului ducea la Giurgiu și, de aici, către Brăila și Galați. De la Brașov – pe la Bran și Cîmpulung – alt drum ducea la Buzău, până la Siret, unde se întâlnea cu drumul moldovenesc ce pornea de la Lemberg, trecând prin Cernăuți și Suceava, de unde cobora pe valea renumitului râu, către Brăila și Galați.
> Spre răsărit, drumul Levantului la Caffa genoveză pleca de la Suceava

> către Iași, de unde o ramură se îndrepta spre sud, ajunge la Galați și, trecând Prutul mergea la Chilia și Cetatea Albă (cheia și poarta a toată Țara Moldovei). Aceste 'drumuri comerciale românești', 'drumuri de circulație internațională' aduceau putere și autonomie economică Moldovei, de aceea orașul Galați poate fi considerat drept o cetate a lui Ștefan cel Mare”
>
> (Popescu et alii 1990: 55).

Spre deosebire de multe alte așezări, care sunt și în prezent cetăți ștefaniene, această metaforică „cetate” a avut un alt parcurs. Astfel,

> „din mica așezare pescărească, Galațiul devine un oraș cu o puternică viață comercială și trafic naval, aceasta datorându-se, în primul rând, atât negustorilor fugiți din Chilia și Cetatea Albă cât și a „lucrătorilor de nävi”, care pun bazele unui șantier de construcții navale”
>
> (Popescu et alii 1990: 56).

Sunt consemnate și precizări ale unor călători străini care au vizitat mai multe locuri din estul și sud-estul țării, printre care și contele francez d'Antraigues. În notele sale de călătorie acesta scrie, printre altele:

> „Am mers de-a lungul fluviului spre Galați, singurul port al Moldovei. Galațiul este un oraș mare, construit pe o colină la marginea Dunării. Casele sunt destul de depărtate unele de altele. În ultimul război ruso-turc, din 1768-1774, încheiat cu pacea de la Kuciuc-Kainargi (10-21 iulie 1774), el a fost aproape cu totul incendiat și apoi reclădit. Portul este destul de frecventat; aici se construiesc vase care coboară pe mare, spre Constantinopol. În momentul când am trecut noi prin port, erau două corăbii destul de mari pe șantier (1.06.1779)”
>
> (d'Antraigues apud Popescu et alii 1990: 57).

Aflăm așadar, din mențiunea în treacăt a contelui d'Antraigues „că erau două corăbii pe șantier la data de 01.06.1779”. Este mai mult decât

evident că șantierul naval, chiar dacă nu purta această denumire specifică, exista în Galați cu mai mult de un secol înainte de anul 1893, an acceptat ca an de naștere al Șantierului Naval din Galați (Maftei, Șușnea, Mircea și Mihály 1973). Atât literatura documentară cât și cea memorialistică[2] includ și alte dovezi care vorbesc despre șantierul gălățean. Astfel,

> „Charles Claudel de Peyssonel (1727-1790), consul al Franței pe lângă hanul tătarilor din Crimeea, a dedicat comerțului desfășurat în regiunea Mării Negre o lucrare în care a făcut referiri la activitatea de trafic maritim portuar, precum și a șantierelor navale de la Dunărea de Jos. Despre Galați, Peyssonel ne informează că funcționau mai multe șantiere unde se construiau foarte ieftin nave comerciale de diferite tonaje pentru navigația pe Marea Neagră și pe Dunăre.”
>
> (Ciorbea și Atanasiu 1995: 28).

De asemenea, în anul 1768, negustorul vienez Nikolaus Ernst Kleemann (1736-cc. 1801) observase în portul Galați „vase mari cu trei catarge, care de cele mai multe ori erau încărcate cu grâne pentru Constantinopol” (Luca 2009: 234). După un sfert de secol, în cronicile vremurilor, apar din nou referiri la oraș. Într-o astfel de cronică se subliniază că:

> „Galațiul, care în urma războiului ruso-turc (1806-1812) suferise multe devastări, se reface și devine poarta comercială a Țărilor Române pentru Dunăre și Marea Neagră. Atât Galațiul cât și Brăila devin după 1806, 'porturi de importanță națională, aici se dezvoltă și construcția de nave; stejarul de Fălciu era foarte apreciat pentru rezistența lui la acțiunile cariilor'. Negustorii autohtoni, cu toată concurența austriacă, au un rol din ce în ce mai puternic în treburile politice ale statului. [...]
>
> (Popescu et alii 1990: 88).

În unele comentarii asupra obiceiului practicat în multe regiuni ale

[2] Pentru alți autori, a se vedea Luca (2009: 234-5)

lumii privind transportul de lemn pe apă autorii fac referiri la faptul că „în Moldova, pe râurile Bistrița și Siret erau aduși bușteni musai construcțiilor de nave” (Popescu et alii 1990: 89).

Descris într-o lucrare mai recentă, Galațiul este

> „cel mai mare port fluvio-maritim situat pe malul stâng al Dunării între km 157 și km 145,4 (Mm 78). Portul este împărțit în: sectoarele portului vechi pentru pasageri și balast; bazinul docurilor (mărfuri generale și cereale); bazinul mărfurilor lemnoase; danele pentru produsele metalurgice. Aceste sectoare au în total 53 de dane”
>
> (DEM 222).

Relatările din citatele de mai sus atestă continuitatea și rolul orașului de-a lungul istoriei. Chiar dacă în mai multe rânduri orașul a fost trecut prin foc și sabie[3], semnele unor astfel de încercări nu se mai văd acum. Au rămas doar câteva fragmente de ziduri enigmatice, o poartă otomană, așezată undeva în inima orașului de acum și foarte puține alte semne ale poveștilor de viață neîntreruptă trăită aici, pe malul Dunării, la Galați.

3.2.2. Șantierul Naval Galați – o foarte scurtă istorie cu adnotări

Literatura de specialitate are o colecție relativ modestă de note, observații și consemnări privind la cronologia vieții navale de la Galați. Pauperitatea documentelor și a dovezilor, pe de o parte și inaccesibilitatea lor, pe de cealaltă parte, au permis și strecurarea unor inadvertențe în consemnările, cronologiile și datele de impact referitoare la evoluția istoriei navale locale.

[3] Conform DEM 222:
(a) în 1621, tătarii au incendiat orașul și au omorât mulți locuitori;
(b) în 1695 a fost din nou incendiat, de astădată de contele Rakoczi în alianță cu Radu Mihnea al III-lea;
(c) în 1711, turcii și tătarii au jefuit Galațiul profanând bisericile și mormintele.
(d) În 1789 orașul a fost incendiat de oștenii armateir ruse, condusă de marșalul Mikhail Fedotovich Kamensky (Luca 2009: 239).

Adunând referirile descoperite pe parcursul cercetării, am obținut o imagine de ansamblu incompletă, presărată nu numai cu suprapuneri care, la prima vedere, par contradictorii, ci și cu unele pete albe.

În pofida numeroaselor pete albe ale cronologiei realizate, am conturat mai multe etape în dezvoltarea activităților de construcții în cadrul șantierului naval local.

Dintre etapele descrise mai jos, majoritatea au fost consemnate în istoriile scrise până acum, iar o mică parte reprezintă strict contribuția mea și, deși unele dintre etape nu au granițe temporale (foarte) bine stabilite, totalitatea lor reflectă concretizarea principiului continuității, justificând:

(a) perioada de început, care pornește de la dovezi arheologice și se bazează apoi pe dovezi concrete, mențiuni și precizări (în documente, firmane, cronici sau opere literare) privind viața navală la Galați până la Unirea Principatelor Române;
(b) perioada de dezvoltare a industriei navale în timpul domniei lui Al. I. Cuza și în intervalul care a urmat după înlăturarea sa, care a beneficiat de existența, între anii 1870-1877, a unei pre-industrii navale locale;
(c) construcția navală locală dezvoltată între anii 1877 și 1944;
(d) industria navală locală în primii ani ai „puterii populare": 1945-1965;
(e) industria navală a anilor 1970-1980: schița unui „proiect de țară" nerostit în astfel de termeni, dar a cărui înfăptuire a lăsat dovezi încă vizibile;
(f) evoluția postdecembrie 1989 a industriei navale locale, acceptată ca exponent emblematic al industriei navale naționale.

Întreaga cronologie avansată în paginile următoare se bazează pe date referitoare la tradiții, momente importante și evenimente ale vieții navale menționate în diverse lucrări de circulație națională (Toderașcu 1969; 1970; 1972, Crăciunoiu 1983, Popescu et alii 1990), sau ale autorilor locali (Maftei et alii 1973, Kahu și Dumitriu 1985, Păltânea 1994, Luca 2009, Praisler 2012, Lăcătuș et alii 2018).

Tabelul 3.1. Navalismul românesc din secolele al XVI-lea și al XVII-lea

Mențiuni în cronica vremurilor	
Secolul al XV-lea	
•	„În acea epocă [...] cetățile de la Dunăre, porturi cu vechi tradiții, deveniră curând șantiere navale” (Popescu et alii 1990: 45). „... memoria timpului menționează că vestitele pânzare ale lui Ștefan cel Mare erau construite la Galați” (Kahu și Dimitriu 1985: 4).
Secolul al XVI-lea	
•	Un firman adresat lui Vodă Lăpușneanu [...], vorbește de înarmarea caicelor aflate în schela* Galați, operațiune făcută de meșteri specializați care lucrau aici o parte dintre acestea (Păltănea 1994: 45).
•	„... în prima jumătate a secolului al XVI-lea construcția de corăbii era destul de intensă” (Popescu et alii 1990: 60).

** „schela” - termen folosit în vechime pentru a denumi fie un „șantier naval”, fie „portul (dotat cu instalații specifice)” al unei așezări, fie un „oraș port”

Tabelul 3.2. Construcții navale românești în secolul al XVIII-lea

Mențiuni în cronica vremurilor	
Secolul al XVIII-lea	
•	„... în prima jumătate a secolului, după semnarea tratatului din 16 iulie 1718, de către Austria și Imperiul Otoman, negustorii din cele două imperii vor putea exercita liber comerțul pe Dunăre”. „La Galați se construiesc caiace, șeici, ceamuri și alte tipuri de vase pentru Imperiul Otoman” (Popescu et alii 1990: 82).
•	„... în prima jumătate a secolului al XVIII-lea s-a dezvoltat un șantier naval care se găsea în apropierea portului și avea: cală de montaj și lansare, ateliere de producție, magazii de materiale, gater și depozit de bușteni și care construia corăbii de lemn” (Lăcătuș et alii 2018).
•	„După semnarea tratatului de pace de la Adrianopol șantierul devine întreprindere particulară și are posibilitatea să execute nave, atât pentru Principatele Române cât și pentru negustorii turci, ruși, greci ori cei din Sardinia. De-a lungul existenței sale șantierul a livrat atât nave militare (fregate, canoniere, galioane, șeici, tombazuri) cât și nave comerciale (caravele, caice)” (Lăcătuș et alii 2018).

Tabelul 3.3. Despre navalistica locală a secolului al XVIII-lea

An	Menţiuni în cronicile vremurilor
1737	corăbierul Madaris din Galaţi comandă o corabie în atelierele de construcţii navale (PA, 32).
1742	„Şantierele Domneşti” – denumire generalizantă pentru ceea ce se regăseşte, conform literaturii de specialitate (PA 32), în consemnările lui Peyssanel „mai multe şantiere, unde se construiesc, cu preţuri foarte mici, vase comerciale, de orice tonaj, pentru navigaţie pe Marea Neagră şi Dunăre” (PA 32).
1742	„se construiesc vase cu trei catarge, pentru negustori turci” (PA 32).
1761	„Giuseppe Boscovich (matematician şi astronom italian), în călătoria de la Constantinopol în Polonia, în trecere prin Galaţi, este impresionat de mărimea vaselor plutitoare zise „caravelli” care se construiau aici, destinate comerţului cu Alexandria” (K şi D 1985: 4).
1762	se construieşte o corabie de tip *caravela*.
1768-1791	în acest interval a funcţionat „Theresia”, ultima mare navă de luptă cu vele şi rame tip fregată.
1776	Boscovich raporta că la Galaţi se afla în construcţie o mare caravelă atât pentru necesităţi militare, cât şi pentru transportul mărfurilor.
1776-1777	„două vase de tip Galion L=41,5 coţi, înarmate cu tunuri”(PA 33).
1778	„ ... în urma unui nou ordin al Porţii, au fost construite la Galaţi două fregate [...]„ dotată cu câte 60 de guri de foc fiecare” (Luca 2009: 235)
1783	„2 vase de tip „Caravelă” cu 60 de tunuri fiecare” (PA 33).
1785	la Galaţi este atestată construcţia unei nave înzestrată cu 60 de tunuri pentru flota Moldovei.
1785	se construieşte o „caravelă cu 40 de tunuri şi 2 nave de linie, cu 60 - 50 de tunuri” (PA 33).
1785	se construiesc „vase de tip „Fregată”, înarmate cu 26 de tunuri, după planurile inginerului francez Le Roy” (PA 33).
1786	se construieşte un „vas de tip „Fregată” cu 40 de tunuri, L= 30 picioare” (PA 33).
1787	se construieşte un „vas de tip „Galion”, după desene de la Constantinopol (PA 33).
1787	se construieşte un „vas de tip „Bombardă”, după planurile inginerului

	francez Le Roy” (PA 33).
1788	se construiesc „14 vase de tip „Tambuzuri” și o șalupă” (PA 33).
1787	în toamna acestui an „în șantierul naval de la Galați se aflau în construcție câteva zeci de vase mici, de tipul caicelor, pe care Moldova și Țara Românească trebuiau să le livreze Porții, în contul peșcheșurilor oficiale datorate pentru anul financiar în curs” (Luca 2009: 236).
1793	la 23 noiembrie se emite, sub domnia lui Alexandru Moruzi, *Hrisovul pentru Corăbiile Țării Românești ce sunt a umbla pe Dunăre*, care pune bazele organizării primei flote comerciale românești.
1794	sunt „în lucru 10 canoniere cu o lungime de L=27 picioare, înarmate cu 12 - 13 tunuri; 25 de ambarcațiuni înarmate cu 5 - 6 tunuri” (PA 33)[4].
1795	se construiesc „6 vase de tip „Canonieră” (PA 33).
1796	se construiește un galion pentru flota otomană (Luca 2009: 241)
1797	„brachete (bărci de tip canoe) scobite din trunchiuri de copaci” (PA 3).

Preocupările în domeniul construcțiilor navale contină și în noul secol:

Tabelul 3.4. Navalistica locală în prima jumătate a secolului al XIX-lea

An	**Mențiuni în cronicile vremurilor**
1806	„șantierele din Galați construiau nave cu un pescaj maxim de 7 - 8 picioare” (PA 33).
1807	„ ... se livrează o corabie cu două catarge și mai multe canoniere” (idem).
1810	„ ... se fac reparații la vase venite de la Ismail și Brăila. Se construiesc 20 de „Șăici” necesare podului din vase pentru trecerea trupelor rusești peste Dunăre la Șerbești” (ibidem).
1814	„ ... se lucrează la 20 de șalupe canoniere și se fac lucrări de reparații și întreținere la un număr important de ambarcațiuni, denumite „Dubase” (pontoane) pentru portul Sulina” (PA 33).
1815	Galați este „[...] un oraș comercial destul de mare, pe malul stâng al Dunării, aproape de vărsarea Prutului, cu 5000 de locuitori; are șantiere pentru construirea a diferite vase pe Dunăre” (Luca 2009: 244).

[4] Conform sursei citate, există, în documentele vremii o afirmație care susține că, până în anul 1794, șantierul livrase 100 de asemenea canoniere.

1816-1817	„se termină constituirea unei corăbii folosite pentru transportul de mărfuri generale necesare pe piața Constantinopolului” (PA 33).
1830	„se iau măsuri pentru construirea de corăbii și caiace, cu capacități și forme care să permită navigația pe Dunăre și Marea Neagră”. (idem) Divanul Moldovei dispune construirea, la șantierul din Galați, a unor nave pentru transportul mărfurilor pe Dunăre și pe mare.
1839	„sunt în lucru 5 vase de comerț pentru armatorii români” (PA 33).
1840	„se construiesc 10 vase comerciale” (PA 33).
1841	consulul Franței la Iași, într-un raport privitor la situația economică a Moldovei, scria „Galații iau chiar un aspect de port maritim de când se văd șantierele lui acoperindu-se cu construcții de vase comerciale: 17 ambarcațiuni mari și mici au fost lansate la apă în ultimii doi ani” (K și D 1985: 4).
1843	„se construiește un vas pentru Poliția fluvială, deoarece multe nave cu pavilion străin nu respectau regulile carantinei. Nava avea o lungime de 8 metri și o lățime de 3,5 m, realizată la Șantierele din Galați, sub conducerea maistrului Sava Panaite” (PA 34).
1843-1846	„se construiește un număr mare de vase pentru ruși, sardinieni, ionieni și greci” (PA 34).
1844	bricul-goeletă „Emma”, construit la Șantierul naval Galați, a fost destinat serviciului de pază (contra incendiilor) pe Dunăre în Moldova. În 1847 a fost vândut și înlocuit cu șalupa canonieră „Moldova” (Bejan et alii 2006: 196).
1844	a intrat în compunerea flotilei din Moldova o navă de tip brandbahtă (sin. brandvahtă), construită la Galați și armată cu 5 tunuri aduse din Torino (Bejan et alii 2006: 77).
1847	„se construiesc două vase de tip „Brigantini” pentru principele Grigore Sturdza, folosite pentru exportul de cereale de pe întinsele sale domenii” (PA 34).
1851	șalupa canonieră „Ana”, construită la Galați, a intrat în serviciul flotei militare a Moldovei în 1851. Înarmată cu un tun de calibru 75 mm, nava a fost închiriată de trupele rusești pentru uz în războiul Crimeii.
1851	șalupa canonieră „Moldova”, construită prin înalta poruncă a domnitorului Grigore Ghica, a fost folosită ca navă de brandvahtă (paza contra incendiilor) în portul Galați.

Demersul nostru cronologic se oprește aici dintr-un motiv bine întemeiat, care va fi susținut de contraexemple și comentarii, respectiv afirmația

„această dată este considerată prima atestare documentară a Șantierului naval din Galați” (Kahu și Dimitriu 1985: 4).

Lucrările referitoare la istoria Șantierului naval din Galați recunosc anul 1893 ca desemnând data nașterii acestuia. Cum reiese din tabelele 3 și 4 de mai sus, au existat numeroase evenimente și date importante care fac referire explicită bazată pe sintagma „șantier naval”. Cu toate acestea, istoria de până la această dată pare că nu înseamnă nimic: nu contează acte, documente și nici firmane domnești, nu contează notele sau relatările călătorilor străini, nu contează nimic. Nu contează nici înființarea primului Șantier naval militar, cum nu contează nici faptele petrecute sub domnia lui Al. I. Cuza. Nu contează doar pentru unii autori. Pentru alții, dimpotrivă, contează, contează chiar foarte mult. De aceea am căutat, notat și înșiruit, în mersul lor firesc, date și fapte, am pus cap la cap note, observații și detalii relevante, am inserat elemente și referințe, însemnări și precizări mai recente, obținând o istorie fragmentară a acestui „atelier de creație” și producție.

Intervenția de aici a apărut din dorința de a-mi formula în mod clar și deschis protestul împotriva unor delimitări pe care le consider dăunătoare ființei și istoriei noastre naționale. Poate Cuza a fost victima propriilor sale greșeli și, cu siguranță, a oamenilor din jurul său, victimă care s-a supus monstuoșilor din coaliția constituită contra sa, fără a lupta pentru a se apăra pe sine și țara lui. Pentru atitudinea de non-combat sau poate pentru înțelepciunea de care a dat dovadă în tumultul evenimentelor, a plătit cu jilțul domnesc. Cred cu toată ființa mea că nedreptățile prin care a trecut domnitorul românilor, despre care se aud vorbind tot mai multe voci, nu vor rămâne neamendate. Este doar o chestiune de timp, căci vor apărea oameni dispuși să rescrie istoria, ținând cont de oameni și faptele lor și punând adevărul istoric mai presus de orice alt interes, principiu sau criteriu de interpretare a actului și/sau a faptului istoric.

Nu cred că istoria sau, mai corect formulat, oamenii care fac azi istoria, au dreptul să adauge o nouă și nedreaptă contribuție la erodarea îndelung susținută a personalității celui care rămâne pentru totdeauna

întemeietorul de netăgăduit al statului modern al românilor. Și nici nu cred că se poate o mai mare nedreptate decât aceea de a nu recunoaște atestarea documentară a anului 1864[5] ca moment de înființare a unui șantier naval în acest oraș. Pe lângă acestea, voi invoca și principiul continuității, justificat și consolidat prin toate datele cronologice, așa fragmentare cum apar și cum au fost prezentate până aici. Eu sunt convinsă că nimeni nu a distrus ceea ce fusese înființat, cel puțin NU într-un interval plasat la mijlocul secolului al XIX-lea. Diversele denumiri, respectiv „schelă”, din Evul Mediu, „atelierelor de construcții navale”, sintagmă folosită în secolul al XVIII-lea și „șantier”, din secolul al XIX-lea sunt atestări ale continuității vieții navale în acest loc. În plus, hrisoave domnești fac referire la „Șantierul naval militar” și nu la „atelier de reparații”; într-un astfel de context nu destinația „militară” sau de altă natură primează ci existența ca atare a acestui sit de construcții, fie el denumit „schelă”, „atelier” sau „șantier naval”.

Ca și în alte situații, lucrurile s-au schimbat, au apărut modificări, mai mult sau mai puțin importante, dar actul de înființare a unui șantier naval la care s-a ajuns prin tradiție neîntreruptă de secole, fusese deja semnat în jurul anului 1864. Atitudinea celor care șterg decenii de istorie din viața unei instituții trebuie revizuită, inspirându-ne poate din modele cunoscute. În sensul unei astfel de revizuiri, fac următoarele precizări:

(a) conform unor documente, începuturile sistemului de învățământ de pe teritoriul românesc de azi se plasează undeva în Cenad (Banat), în anul 1028;
(b) în aceste documente se precizează că numărul școlilor a crescut între anii 1200 și 1300, când arhiepiscopiile romano-catolice din Oradea și Alba-Iulia au creat astfel de instituții „unde cititul și scrisul reprezentau monopolul clerului” (Parhomenco 2013: 41);
(c) unele universități din România de azi își plasează rădăcinile într-un

[5] A se vedea **Tabelul 5.** din paginile următoare ale acestui capitol.

trecut foarte îndepărtat, cum ar fi sfârșitul secolului al XIV-lea[6];

(d) pe de altă parte, un istoric de talia lui Nicolae Iorga ia o atitudine fermă față de o situație asemănătoare, susținându-și opinia numai cu argumente logice, nu cu argumente istorice concrete. Referindu-se la Academia domnească, despre care se știe că a fost înființată în Moldova în timpul domniei lui Alexandru cel Bun și că ar fi avut o perioadă de înflorire între 1776 și 1821, își arată scepticismul față de asemenea afirmații. Astfel, Iorga este de părere că așa un lucru nu s-ar fi putut produce într-o vreme în care nici vecinii ruteni din Galiția și nici slavii din sudul îndepărtat nu dețineau ei înșiși o asemenea instituție care ar fi putut oferi profesorii necesari Academiei din Moldova (Iorga 1928: 6).

Păstrând proporțiile și exprimând îndatoritorul și inegalabilul nostru respect pentru marele erudit român Nicolae Iorga, vom folosi aceleași criterii analitice invocate în cazul școlilor create în cele două dioceze în anii 1200 și 1300. Și ne întrebăm: câți și cine erau acei elevi care mergeau la numeroasele școli înființate în acești ani pentru a învăța latina și greaca? Și pentru a le folosi unde? L-am citat pe Iorga pentru a sublinia că, asemenea domniei sale, mulți alți autori ilustrează ideea că există ceva în etosul nostru care ne îndeamnă să contestăm adevărurile de sub ochii noștri. Căci, altfel, cum am putea înțelege plasarea datei de naștere a șantierului abia în secolul al XIX-lea, când numeroase alte dovezi arată cu totul altceva?

Pentru ca lucrurile să fie și mai controversate, citez aici o referire care nu apare și în alte documente, dar care discută existența șantierului naval din Galați înainte de 1893. Astfel, afirmația „frumos ar fi să găsim și cele două „galioane”, de fapt nave de cercetare construite la Galați, ce au făcut parte probabil din escadra lui Nelson la Abukir[7]...” (Crăciunoiu 1983: 17), ridică un semn de întrebare. Cum au putut fi construite două galioane sau nave de cercetare într-un șantier naval care nu exista?

[6] A se vedea https://www.ulbsibiu.ro/ro/despre/despre-ulb/istoric/radacini/

[7] Bătălia de la Abukir s-a desfășurat în zilele de 1, 2 și 3 august 1798.

Așadar, afirmația lui Crăciunoiu întărește și mai mult convingerea că ne aflăm în fața unei situații complexe, necesitând cercetări amănunțite atât în istoria culturală a vremii cât și în istoria bătăliilor conduse de amiralul Nelson. Volumul *Battles of the British Navy* (Allen 1852), contribuie și mai mult la adâncirea misterului privind participarea la luptă a două galioane construite la Galați. În descrierea amănunțită a bătăliei pentru cucerirea insulei Abukir (Allen 1852: 476-85), în lista navelor aflate sub conducerea lui Sir Horatio Nelson nu apare niciun indiciu conform căruia navele participante la bătălie ar fi putut include și galioane construite la Galați[8]. Există, desigur, și posibilitatea ca alte surse să fi făcut cel puțin o referire în acest sens, dar care, din păcate, a „scăpat” cercetării noastre. De aceea reținem referirea lui Crăciunoiu și o susținem ca atare. În plus, cred că nu avem voie să punem sub semnul îndoielii sau să ignorăm nici măcar cea mai mică dovadă istorică, în orice situație ce implică tradițiile locale.

Tabel 3.5. Construcții navale în timpul domniei lui Al. I. Cuza

An	Evenimente și date
1860	la Galați se construiesc corăbii de 100-350 de tone (caravele, galioane, canoniere, fregate). (K și D 4)
1861	„România” este prima navă cu vapori (cu zbaturi) a Marinei Militare. A participat la luptele Războiului de Independență.
1862	se construiește la Zürich nava cu aburi „Alexandru Ioan I”, destinată transportului de pietriș și cereale pe Siret și Prut spre Galați. A fost una dintre primele nave românești folosite în apele interioare.
1863	apare legea care face prima organizare a porturilor din România.
1864	ia ființă Șantierul naval militar destinat Marinei Militare. (K și D 4)
1865	nava de război „Ștefan cel Mare”, prevăzută în programul naval aprobat de domnitorul Al. I. Cuza, și comandată în 1865, la Șantierul Naval „Mayer” din Linz (Austria), a ajuns în țară în 1867.

[8] Navele folosite de Nelson în bătălia de la Abukir au fost: *Goliath*, *Zealous*, *Orion*, *Theseus*, *Audacious*, *Vanguard*, *Minotaur*, *Defence*, *Bellerophon*, *Majestic*, *Leander*, the *Cullerdon*, *Alexander* și *Swiftsure*.

Deși colonelul Al. I. Cuza a avut o domnie foarte scurtă, rolul său de întemeietor al României moderne este tot mai evident odată cu trecerea anilor.

Tabel 3.6. Construcții navale după uzurparea lui Al. I. Cuza

An	Evenimente și date
1867	comandamentul flotilei militare și atelierul de reparații navale „Atelierul Flotilei” se mută la Galați.
1867	luna martie – sosește în țară nava „Ștefan cel Mare”, construită la șantierele Mayer din Linz.
1868	după scufundare, în urma unei ciocniri, nava „Ștefan cel Mare” este reparată și armată la Galați. Amenajată ca iaht domnesc, nava „Ștefan cel Mare” este relansată la 1 aug. 1868.
1875	în atelierul Flotilei din Galați se construiește șalupa cu vele numită „Lebăda”. După Războiul de Independență a fost folosită ca anexă a canonierei „Fulgerul” în serviciul Școlii copiilor de marină.
1879	se înființează Arsenalul Marinei Regale.
1881	se înființează la Galați Școala copiilor de marină.
1882	„Alexandru cel Bun”, primul puitor de mine românesc, a intrat în serviciu la 21 octombrie, după un voiaj de 24 de zile de la Londra (unde fusese construit) la Galați (DEM 10).
1887	se construiesc cheiurile de acostare și bazinul portului (K și D 4).
1893	se înființează, în urma implicării lui Gheorghe Fernic[9], *Uzinele pentru reparații de mașini și vapoare G. Fernic & Co.*, cu secțiile mecanică, turnătorie, fierărie, cazangerie și tâmplărie. Această dată este considerată prima atestare documentară a Șantierului naval din Galați (K și D 4). În fapt, se consemnează o nouă etapă în evoluția istorică a acestei antreprize.
1897	se solicită Primăriei Galați „concesionarea unui loc pe malul Dunării, lângă care va staționa docul plutitor al statului, destinat anume pentru înlesnirea reparațiunilor de vase, astfel cum se află în toate porturile din străinătate ” (PA 35).
1898	portul este dotat cu un doc plutitor de 400 tf (K și D 4).

[9] Gălățeanul Gheorghe Fernic a efectuat studii de mecanică la Viena (Alexandru 2021: 7), a asigurat, alături de fratele său, de asemenea inginer mecanic cu studii în același centru european, conducerea tehnică a Șantierului naval *G. Fernic*.

Reperele prezentate până aici demonstrează că meşteşugul construirii de ambarcaţiuni se practica deja cu multe secole înainte de anul 1893.

Tabel 3.7. Construcțiile navale la începutul secolului al XX-lea

An	Evenimente și date
1905	116 nave (16 nave de pasageri, 11 remorchere, 65 șlepuri, 14 tancuri petroliere, 10 nave maritime), în valoare de 9,6 milioane lei, se aflau în dotarea Serviciului Maritim Român (SMR), cu sediul la Galați (K și D 4)
1907	monitoarele asamblate în arsenalul marinei de la Galați, au fost botezate, cu mare fast, la 17 septembrie, elogiind numele a patru mari oameni politici din a doua jumătate a secolului al XIX-lea: „Lascăr Catargiu", „Mihail Kogălniceanu", „Alexandru Lahovari" și „I. C. Brătianu" (DEM 338-9).
1912	se construiește prima ambarcațiune la șantier (până în acest an s-au efectuat lucrări de reparații) (PA 34).

Tabel 3.8. Construcția de nave în perioada interbelică

An	Evenimente și date
1916-1918	„la data de 30 august se va schimba denumirea șantierului în Șantierele Navale de la Dunăre, societate anonimă cu un capital social de 4.000.000 lei. Din 15 decembrie 1916 (după ce România devine țară beligerantă în Primul Război Mondial) până la data de 1 mai 1918, șantierul a fost mutat la Odessa" (PA 35).
1919	„la 30 decembrie 1919 a fost scos din ordinea de bătaie a Marinei Militare după 37 de ani de serviciu neîntrerupt" (DEM 10).
1920-1924	sunt renovate, la Șantierul naval Galați, navele poștale DACIA și ÎMPĂRATUL TRAIAN, destinate curselor regulate pe ruta Constanța-Constantinopol. Șantierul lucrează sub supravegherea registrelor Bureau Veritas și Lloyd's Register of Shipping (K și D 4).
1935	la 5 septembrie șantierul fuzionează cu „Societatea Română Dunăreană" sub denumirea de „Șantierele Navale S.R.D. – Galați".
1938	au loc lucrări de extindere a șantierului și se realizează noi construcții (K și D 4).
1938	după fuzionarea cu societatea Astra Vagoane, șantierul devine ȘANTIERUL NAVAL GALAȚI, au loc lucrări de extindere a șantierului și se realizează noi construcții.
1941	livrarea NMS „Amiral Murgescu", primul puitor de mine românesc

	construit în România, la SN Galați (1939-1941), cu material asigurat de uzinele metalurgice Reșița.
1941	24 mai – lansarea submarinului românesc „Marsuinul”, asamblat la Galați.
1942	livrarea NMS submarinele „Marsuinul” și „Rechinul”.
1944	în intervalul mai-noiembrie șantierul este refugiat la Corabia.
1944	intrat în serviciu în primăvara anului 1944, submarinul a fost implicat într-o singură misiune de luptă, între 10 și 27 mai 1944, în zona Batumi și a fost puternic afectat în urma atacurilor suferite. Luată de flota sovietică la 5 sept. 1944, nava nu a mai fost recuperată.
1944	la 5 septembrie nava „Amiral Murgescu” a fost predată marinei sovietice unde a primit numele de „Amur” nefiind retrocedată, așa cum s-a procedat cu alte nave[10]. „Amiral Murgescu” a fost prima navă militară modernă construită în țară, la nivelul corespunzător tehnicii mondiale.

Tabel 3.9. Construcția de nave în timpul SOVROM-urilor

An	Evenimente și date
1945	începe perioada SOVROM-urilor, societăți mixte Sovieto-Române, prin care se controla livrarea de nave în contul datoriei de război către Uniunea Sovietică.
1946	se efectuează reparații ale unor nave maritime mari (PSKOV de 8000 tdw). Navele de pescuit sunt construite din lemn.
1948	încep să se construiască nave fluviale nituite (şlepuri şi tancuri de 1000 și 2000 tdw), remorchere de 200 CP, 400 CP și 600 CP.
1950	se realizează unificarea cu „Șantierul Naval 7 Noiembrie” (fostul Arsenal al Marinei).
1951	se înființează *Institutul mecano-naval*, prima școală de învățământ superior din această zonă a României. Până în 1984 au absolvit facultatea de la Galați 1416 ingineri navali.
1950-1953	se realizează primele nave românești sudate în întregime: șainere metalice de 150 CP și remorchere maritime de 1200 CP.
1954	se desființează SOVROM-urile și Șantierul devine întreprinderea de stat românească „Șantierul Naval Galați”.

[10] În 1988, nava a fost scoasă din evidența flotei sovietice și dezmembrată (DEM: 16).

Desființarea SOVROM-urilor încheie un capitol din istoria construcțiilor navale.

Tabelul 3.10. Construcția de nave între anii 1954-1965

An	Evenimente și date
1954-1957	se demarează programul de investiții de la cala Bazin; se realizează lucrări de investiții pentru modernizarea Șantierului naval (se construiește cala de lansare pentru 5000 t, hala corp, cheul); se hotărăște începerea construcției navelor maritime de transport.
1957	se transferă la Galați o parte a activității de proiectare din cadrul *Institutului de Proiectări Navale* (IPRONAV), care fusese înființat în anul 1951 la București. Specialiștii de la IPRONAV vor lucra până în anul 1966 în cadrul SNG. Începând după acest an, vor beneficia de propriul edificiu, astfel construit pentru a corespunde exigențelor vremii; filiale mai existau la Brăila și Turnu Severin.
1958	la 24 iunie începe construirea primei nave maritime moderne, cargoul „Galați” de 4500 tdw, care va intra în exploatare în 1960.
1960	în ziua de 30 noiembrie are loc livrarea primului cargou de 4500 tdw GALAȚI (concepție românească).
1961	încep lucrările de investiții de la cala Dunăre pentru nave de 18.000 tdw.
1961	ia ființă unitatea industrială numită *Întreprinderea Mecanică Navală Galați* (I.M.N.G.).
1963	la 22 august se livrează primul cargou de 4500 tdw pentru export, NOVY DONBASS.
1965	la 19 iulie este dată în exploatare nava de transport ALEXANDR DOVJENCO, cargou de cherestea de 3700 tdw.

Tabelul 3.11. Navalistica, un capitol dintr-un (nerostit) „Proiect de țară”

An	Evenimente și date
1966	prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1408/1966 art. 1, al. b, ia ființă Institutul de Cercetare și Proiectare pentru Construcții Navale (ICEPRONAV), cu sediul la Galați. „Înființarea ICEPRONAV-ului inaugurează o perioadă de stimulare a creației românești de gândire și inovare în acest domeniu. România intră, de la această dată, în rândul țărilor cu preocupări și în spațiul cercetărilor științifice de profil naval” (K și D 5).

1966	la 26 iunie se lansează nava PETROȘANI, primul mineralier de 12500 tdw construit în România (K și D 5).
1968	se consemnează livrarea navei PETROȘANI.
1969	se înființează Centrala Industrială Navală (C.I.N.)[11], cu sediul în incinta S.N.G.
1969	la 28 decembrie este dată în folosință clădirea în care a funcționat ICEPRONAV, primul și unicul institut românesc de cercetări navale.
1972	se încep investițiile de la docul uscat.
1972	14 iunie, ia ființă *Întreprinderea Navală de Elice și Piese Turnate din Oțel și Fontă* (I.N.E.T.O.F.) (K și D 5).
1973	șantierul naval primește distincția „Steaua RSR – Clasa I", cu ocazia celebrării a 80 de ani de la înființare (K și D 5).
1973	este livrată nava Ro-Ro de 4000 tdw IRIS (export pentru Israel) și bulk-carrier-ul de 18000 tdw ARADHANA (export India) (idem).
1974	este livrat cargoul portcontainer de 8.250 tdw BOW-OAK (export Norvegia) (K și D 5).
1975	la 9 octombrie este lansată la apă GLORIA, prima platformă de foraj marin autoridicătoare, care va intra în exploatare la 28 august 1976 (idem).
1976	este livrată GLORIA, prima platformă de foraj marin (K și D 5).
1977	la 31 martie primește „botezul" apei PIONIERUL, prima navă de 18.000 tdw; la 21 august este lansată la apă nava BLAJ (K și D 5).
1978	la 8 iunie 1978 este livrată nava BLAJ, primul bulk-carrier de 55.000 tdw; la INETOF intră în funcțiune turnătoria de neferoase și se construiește prima elice din seria celor destinate să echipeze navele de 150.000 tdw (K și D 5).
1980	la INETOF este pusă în funcțiune Oțelăria (K și D 5).
	POLAR VII, prima navă frigorifică pentru pescuit oceanic intră în dotarea flotei românești (K și D 5).
1981	este inaugurat ***Tunelul de Cavitație***, moderna bază de cercetări din ICEPRONAV (K și D 5).
1982	la 25 februarie se termină lucrările la nava ROVINE, primul liner de

[11] C.I.N. are drept sarcini coordonarea întregii activități în domeniul cercetării și proiectării, construcției de nave și echipamente navale din România.

	15.000 tdw (K și D 5).
	la 28 august este lansată la apă PAȘCANI, prima navă Ro-Ro. (K și D 5)
	la 23 septembrie este dată în exploatare platforma de foraj marin ORIZONT (K și D 5).
	ICEPRONAV organizează, în colaborare cu Universitatea din Galați, primul Simpozion de Hidrodinamică Navală (K și D 5).
1983	este livrată nava BALDER SUN (export Norvegia) (K și D 5).
1984	în luna septembrie sunt lansate la apă remorcherul de 4.800 CP ZIMBRUL și platforma de foraj marin PROMETEU (K și D 5).
1985	este livrată FORTUNA, cea de-a patra platformă de foraj marin (idem).

În locul propriilor concluzii privind producția de nave și de alte instalații realizate în anii socialismului, vom selecta din retrospectiva asupra industriei navale, întocmită de inginer Gelu Kahu și referent Mihaela Dumitriu (1984: 6) următoarele mențiuni:

(a) Între anii 1946 și 1984 s-au construit la Șantierul Naval Galați 6652 de nave și diverse ambarcațiuni, destinate fie economiei românești, fie exportului.

(b) ICEPRONAV a realizat documentații tehnice destinate construirii următoarelor tipuri de nave:

i) Cargouri de 1600, 2150, 4400, 8700 și 15.000 tdw;
ii) Vrachiere de 12500, 15000, 18000, 55000 și 65000 tdw;
iii) Nave Roll-on/Roll-off de 4000 tdw;
iv) Nave de cherestea de 3700 și 4000 tdw;
v) Tancuri petroliere de 5000, 35000, 85000 și 150000 tdw;
vi) Împingătoare fluviale de 2x300, 2x400, 2x800, 2x1200, 3x1600 CP;
vii) Barje de 1000, 1500, 2000 și 3000 tdw;
viii) Macarale plutitoare de 10 și 32 t;
ix) Platforme de foraj marin;
x) Nave de aprovizionare pentru platforme;
xi) Remorchere multifuncționale de 6000 CP;
xii) Remorchere de port și radă de 660, 1200, 2400 și 4800 CP.

Cele douăsprezece tipuri de construcții navale enumerate anterior au făcut

dovada creativității și a inventivității, a talentului, priceperii și forței de concentrare, precum și a abilităților de lucru ale cercetătorilor, arhitecților și constructorilor locali de nave.

Recurgând la principiul continuității vom înțelege ușor că oamenii din lumea aceea mică de aici, de la malul Dunării, care au construit și au văzut arzând sau dărâmându-se fiecare colț al construcției lor, au luat-o de mai multe ori de-a lungul istoriei de la capăt și nu au lăsat răul sau durerea să stea multă vreme în preajma lor. La Galați construcțiile navale au constituit, de-a lungul secolelor, un mod de viață și un mijloc de existență, de aceea oamenii au păstrat și îmbogățit tradiția locului, ducând astfel mai departe tainele meșteșugului transmis din generație în generație și dragostea lor pentru orice fel de ambarcațiuni.

Tabel 3.12. Dinamica resursei umane constructoare de nave (fragment)

An	Mențiune istorică
1789	„în șantier lucrau 95 de tâmplari, 42 de marangozi, 8 găuritori, 10 beșchieri, lăcătuși și calafagii, și 38 de lucrători necalificați” (PA 33).
1904	șantierul numără aproximativ 300 de muncitori angajați. Cea mai mare navă reparată, VASKAPU, avea 700 tone (K și D 4).
1912	„șantierul avea peste 600 de angajați, forța motrice de 250 CP și lucrări în valoare de 1,5 milioane lei” (PA 35).
1927	la Ș.N. Galați se consemnează o producție de peste 120 milioane lei.
1927	„Șantierele Române de la Dunăre constituiau cea mai mare întreprindere industrială din țară, cu un capital social de 140 milioane lei, cu o putere instalată de 907 CP, peste 1000 de lucrători și 4 secții diferite: 1. Turnătoria din Strada Cereș; 2. Șantierul Naval din Strada Marinei; 3. Atelierul de reparații locomotive și vagoane din șoseaua Brateș; 4. Șantierul pentru reparații vagoane C.F.R. „Principele Mihai”, din gara Barboși” (PA 35).
1941-1944	fondurile fixe ale șantierului se ridicau la peste 500 milioane lei; muncitorii angajați ajunseseră la 2000.

3.3. Navalistica locală după anul 1989

Sfârșitul anului 1989 a închis un alt capitol al istoriei și a adus cu sine speranțe, visuri noi și multă încredere în viitor. Dar toate acestea s-au năruit după primele luni care au urmat tumultului istoric al schimbărilor. Fiecare zi a strecurat încet dar sigur, teama zilei de mâine, incertitudine privind stabilitatea locului de muncă, privind progresul în carieră și destrămarea speranței privind creșterea nivelului de trai și a calității vieții.

Pentru navalismul românesc perioada care a urmat anului 1989 a adus câteva schimbări cu adevărat brutale. Astfel, intrarea în concurența acerbă cu tehnologia șantierelor occidentale și scăderea treptată a interesului pentru producțiile românești au dus la lipsa totală a comenzilor și la pierderea pieței de desfacere care fusese accesibilă în anii comunismului. Conform literaturii de specialitate,

> „în perioada 1991-1995 șantierul a întâmpinat mari greutăți financiare, ca urmare a faptului că niciuna dintre cele trei societăți care se divizaseră din Societatea Navrom nu a mai achitat ratele la navele contractate cu șantierul. Cu toate acestea, șantierul a livrat 19 nave maritime, 26 de barje și 15 corpuri de navă. În perioada 1996-1999 a avut loc redresarea, șantierul livrând 70 de nave”
>
> (Lăcătuș, Popescu și Dobrea-Brugge 2018: 19).

Adăgând celor 6.652 de ambarcațiuni și diverse nave construite până în 1990 și pe cele de mai sus și vom obține un total de 6.782 construcții navale realizate de oamenii acestor locuri între anii 1946 și 1999.

Tabel 3.13. Flota românească în prima jumătate a secolului al XIX-lea

An	Mențiunea istorică
1839	„din informațiile vremii, Principatele Române aveau în anul 1839, 20 de vase comerciale noi” (PA 33).
1857	„Țara Românească are prima navă care navighează cu propulsie cu zbaturi și mașină cu aburi, import Austria, L=35 m, B=6 m, T=0,6 m,

	240 CP” (idem).
1864	„se construiește la Linz, pentru România, nava de pasageri „Ştefan cel Mare”, L=58 m, B=9,80 m, T=1,10 m. Nava cu zbaturi și vele este reconstruită în șantierul gălățean și transformată în Iaht Regal” (PA 34).

Tabelul următor conține unele date privind evoluția Șantierului Naval din Galați între anii 1991-2000, extrase din *125 de ani. O istorie ilustrată a Șantierului Naval* (Lăcătuș, Popescu și Dobrea-Brugge 2018). Începând cu anul 1999, bătrânul Șantier Naval devine membru al familiei Damen Shipyards, ale căror rude se găsesc în diverse părți ale lumii, dar care își are rădăcinile și cartierul general în Olanda.

Tabel 3.14. Construcția de nave după anii „regimului puterii populare”

An	**Evenimente și date**
1991	șantierul este înregistrat la registrul comerțului ca societate comercială de stat pe acțiuni S.C. ȘANTIERUL NAVAL GALAȚI S.A., având dreptul de a încheia contracte cu orice partener intern sau extern.
1993	se înregistrează prima comandă de la Rupelmonde Shipyard – Belgia reprezentând două corpuri Dragă Absorbantă de 5000 tdw, livrate în lunile august și, respectiv, octombrie 1994.
1994-7	grupul Damen emite prima comandă la S.C. S.N.G. S.A., prin care se solicită patru corpuri pentru Minibulk 3200 tdw; corpurile s-au livrat în 1995. Între 1996 și 1997 s-au construit și s-au livrat 14 astfel de corpuri.
1999	grupul olandez DAMEN preia pachetul majoritar de acțiuni, iar șantierul devine ȘANTIERUL NAVAL DAMEN GALAȚI / DAMEN SHIPYARDS GALAȚI.
2000 până azi	până la sfrșitul anului 2018, șantierul a fost implicat în numeroase proiecte (remorchere, combinfreightere, petroliere, container feedere, nave tip *heavy lift*, nave cu încărcătură nucleară, barje tanc și cargo, pontoane multifuncționale, nave de aprovizionare platforme, nave multifuncționale pentru paza de coastă, nave destinate cercetărilor științifice, precum și nave de training și suport implicate în operațiuni de training militar).

Din perspectiva studiilor terminologice, integrarea Șantierului Naval în familia Damen a avut urmări pozitive, reflectate în naturalizările lexicale asimilate de vocabularul scris și oral al comunității navaliștilor.

3.4. Concluzii

Acest capitol a urmărit, în principal, reafirmarea momentelor de mare importanță din istoria orașului Galați care, începând cu secolul al XV-lea, pare să se întrepătrundă tot mai strâns cu istoria a ceea ce a fost denumit, pe rând, de-a lungul secolelor, „schelă” (cuvânt folosit atât cu sensul de „oraș port” cât și cu sensul de „loc destinat efectuării de reparații și construcții navale”), „atelier de reparații/construcții navale” și care este numit astăzi „șantierul naval”.

Lucrări cu caracter istoriografic vizând (și) acest subiect au apărut începând cu anii 1969 (Toderașcu) și, desigur, vor apărea și în viitor. Unele dintre publicațiile de până acum, însă, par să fi ignorat însemnate descrieri, consemnări și relatări clare și fără echivoc despre construcțiile de ambarcațiuni lăsate posterității de diverși călători străini. Personalități remarcabile ale epocilor lor, acești călători au lăsat date relevante privind construirea navelor în aceste locuri. Mențiuni referitoare la acești „cronicari” se regăsesc în teza de doctorat cu titlul *Contribuții la istoria tehnicii navale românești până la jumătatea secolului al XIX*, elaborată de profesorul Ion Toderașcu, de la Facultatea de Istorie a Universității „Al. I. Cuza” din Iași, susținută în această Universitate în anul 1976 și în lucrarea *Activitatea portuară și construcțțile navale la Galați în ultimul deceniu al secolului al XVIII-lea* (Luca 2009: 233-247). Până la acești istorici însă, „cronicarii” fie au rămas uitați între coperțile cărților lor de călătorie, fie cei ce îi studiaseră i-au ignorat, aș cuteza să afirm, poate din dorința ștergerii lor din memoria publică. Ștergerea înscrisurilor nu este o practică nouă; au folosit-o și faraonii. Este evident, atitudinea aceasta faraonică, prin care ceea ce nu se confundă cu faraonul trebuie să dispară din istorie,

este posibil să fi rămas la fel de vie și puternică și azi, chiar dacă epoca faraonilor s-a încheiat de milenii.

Literatura de specialitate apărută după căderea comunismului a jucat un rol deosebit în reconfigurarea cronologiei datelor și a evenimentelor cunoscute privind viața navală gălățeană. Informațiile care au început să apară după anul 1990 și mergând până la data scrierii acestei monografii evidențiază istoria îndelungată a practicării atât a operațiunilor de reparații cât și de construcții navale. Că perimetrul în care s-au desfășurat astfel de activități s-a numit, de-a lungul secolelor, „schelă", „atelier" sau „șantier" are relevanță nu numai în plan semantic al analizei noastre ci și socio-profesional. Dar mult mai important este, după părerea mea, firul continuu al istoriei. Doar acest fir arată că, într-o formă sau alta, navalistica gălățeană ale cărei rădăcini sunt confirmate de firmanul lui Lăpușneanu, scris în secolul al XV-lea, a fost una dintre prezențele permanente ale locului.

Creșterea rolului orașului în viața comercială a țării a avut ca rezultat dezvoltarea lui portuară și progresul construcțiilor navale.

Evoluția navalismului local a cunoscut două intervale de stagnare, cauzate de cele două conflagrații mondiale, respectiv:

- între 15 decembrie 1916 și 1 mai 1918, când, din motive de securitate, șantierul a fost mutat la Odesa;
- din luna mai și până în luna noiembrie 1944, când șantierul s-a aflat în refugiu la Corabia.

Revenit în vechiul său perimetru, după fiecare interval de stagnare, șantierul și-a reluat producția, realizând fie lucrări de reparație, fie lucrări de construcție. Între anii 1946 și 1999, un interval de aproape jumătate de secol, șantierul gălățean a produs 6.782 construcții, reprezentând diverse tipuri de ambarcațiuni destinate nu numai pieței interne ci și celei externe.

PARTEA A TREIA: CHEIA CUVINTELOR

„Un vas este o mașinărie extrem de complicată, sau, mai degrabă, este o combinație a celor mai cunoscute mașini. Pentru a se înțelege efectele acestei combinații, nu este suficientă numai cunoașterea întregului rol al fiecărei piese; mai este nevoie și de abilitatea de a vedea rezultatele specifice pe care diversele relații le au cu întregul ansamblu"

(Ferreiro 2007: 24).

Capitolul 4.

Macrostructura terminologiei navale

4.1. Observații preliminare

Descrierea din perspectivă lingvistică a terminologiei navale românești propusă prin această lucrare este rezultatul unui demers îndelungat de cercetare, analizare și interpretare a datelor specifice. Ca proiect individual de cercetare, care nu a beneficiat de niciun fel de susținere financiară instituțională și, implicit, de felurite constrângeri, condiționalități, limitări sau impuneri de concepte, direcții și modele teoretice sau termene limită din partea sponsorilor, acest studiu a cunoscut mai multe transformări. Astfel, pe parcursul elaborării a suferit, de mai multe ori, unele extinderi, îmbogățiri structurale și reactualizări. Cu alte cuvinte, nici selectarea literaturii de specialitate și nici cercetarea unui anumit filon documentar, cultural sau informațional nu au fost induse, dirijate sau impuse de factori externi. Nici selectarea și nici compilarea corpusului dictat de criteriile restrictive ale specificității domeniului nu s-au desfășurat pe un parcurs de timp limitat și nici nu a existat un obiectiv fundamental care ar fi urmărit realizarea unor comunicări științifice ocazionate de cadrul specific al unor manifestări științifice naționale sau internaționale având ca obiectiv studiul terminologiilor.

Sursele stabilite ab initio pentru compilarea glosarului de termeni navali (DEM, DEX1, DEX2, DTT, DE 1993-2004, NDULR 2006, LTR 2011) s-au dovedit de folos doar într-o foarte mică măsură. Din păcate, suportul descriptiv al ultimelor două surse a fost neașteptat de modest din

cauza reprezentărilor foarte reduse ale vocabularului arhitecturii navale și al construcțiilor navale. Și investigațiile noastre confirmă faptul că:

> „în dicționarele generale sunt înregistrați și marcați puțini termeni specializați din domeniul analizat. Definițiile lor lexicografice sunt deficitare, fără datele distinctive pentru acești termeni"
> (Bidu-Vrănceanu 2015: 161).

În stabilirea unităților reprezentative, analizarea terminologiei navale prezentată în această monografie s-a bazat, în principal, pe dicționare specializate (Popa și Bantaș 1978, Popa și Dănescu-Popa 1997, Bejan 1984, Marcu 2008, Gabriel 2011) și lexicoane (Bibicescu et alii 1971).

În subsidiar, am apelat la volume ale literaturii specializate proprii exclusiv domeniului arhitecturii navale și la periodice care mai există doar în colecții private. Am acordat o atenție deosebită textelor, considerând că acestea suplimentează „informațiile specifice în funcție de actualizările înregistrate și de densitatea terminologică prin care se măsoară gradul de specializare" (Bidu-Vrănceanu 2015: 159).

Selectarea vocabularului din texte științifice s-a făcut nu numai pe baza volumelor din literatura strict specializată (Maier 1985a; 1885b; 1985c, Dumitrescu, Georgescu, Dumitrache, Ceangă, Popovici, Ghiță și Nicolescu 1990, Ceangă, Mocanu și Teodorescu 2003, Dragomir, Lungu și Domnișoru 2007) sau cea având un caracter istoric și istoriografic (Crăciunoiu 1979; 1983, Lăcătuș, Popescu și Dobrea-Brugge 2018), ci și pe baza publicațiilor *Buletin de Informare Tehnică Navală* (revistă anuală publicată în doar cinci numere, între anii 1985-1989), *Caietele Colocviilor constructorilor de nave* (publicate în șapte numere între anii 2011 și 2016), pe baza arhivei personale de termeni bilingvi alcătuită după cercetarea a 17 numere din colecția periodicului *Buletin Tehnic*, revista semestrială a Registrului Naval Român (colecția anilor 1981-1985), scrise în limba română, precum și prin studiul comparativ facilitat de revista *Damen Shipyards Galati Romania*, revistă bilingvă publicată sub egida grupului de

Șantiere Navale Damen Galați.

Dicționarele specializate apropiate de domeniul naval oferă o varietate de descrieri ale termenilor, acoperind atât date generale cât și particularități limitative. De exemplu, în cazul *Dicționarului enciclopedic de marină* (DEM) validitatea observației emise cu un alt prilej se confirmă și în cazul acestei lucrări deoarece și aici „se remarcă densitatea terminologică a definiției, care îi conferă un caracter strict specializat” (Bidu-Vrănceanu 2015: 161).

Textele științifice analizate au permis identificarea unui mare număr de termeni sau sintagme cu caracter științific general, de natură conceptual-semantică, care le asigură valabilitatea la nivelul mai multor domenii interrelaționate.

Cum conexiunile dintre lexicologie și terminologie pot fi identificate atât la nivel macrostructural cât și la nivel microstructural, vom aplica și în arhitectura lucrării noastre tiparul descriptiv al lexicologiei, dezvoltându-l în analiza terminologică a lexiconului naval.

Perspectiva lexicologică pornește de la formă spre sens, permițând explorarea analitică atât în plan macrostructural cât și microstructural. Respectând principiile tradiționale ale explorărilor lexicologice cunoscute (Zugun 2000), vom face, mai întâi, referiri la macrostructura terminologiei navale, concentrându-ne asupra elementului nativ și al celui non-nativ.

Lexicologia românească tradițională folosește o serie de termeni care sunt criticați în abordările lexicologiei engleze dar care ar putea moderniza și argumenta, prin referire la sursă, și vocabularul folosit în lucrarea de față. Un prim exemplu îl constituie lexemul „împrumut”, cuvânt nepotrivit pentru vocabularul propriu lexicologiei. Criticii acestei denumiri sunt de părere că „împrumutul”, în forma sa de origine, se referă la o entitate care se ia pentru un interval de timp bine stabilit, se folosește pentru un anume scop și apoi se returnează. Situația nu este de această natură atunci când se fac referiri la cuvânt deoarece acesta, odată acceptat în vocabularul unei limbi, devine parte integrantă a sa. Odată instalat aici, capătă un statut nou, aparținând atât limbii din care a venit cât și limbii care l-a adoptat. Desigur,

există și posibilitatea ca acest cuvânt să se învechească, să intre într-un con de umbră sau pur și simplu să nu mai fie necesar deoarece și conceptul denumit de cuvântul respectiv cade în desuetudine. Într-o astfel de situație, un cuvânt devine parte a vocabularului pasiv și, fie că nu mai apare deloc, fie că apare foarte rar într-un context sau altul, el devine parte integrantă a limbii și culturii care l-a acceptat, rămânând acolo pentru totdeauna.

Ținând cont de aceste fapte de limbă și urmând exemplul vocabularului specializat al limbii engleze, lexemul „străinism” a fost propus în locul mai puțin potrivitului „împrumut”. Însă în ultima vreme, au apărut obiecțiuni și față de termenul „străinism”, care se prezumă ca având o conotație xenofobă, separând orice reprezentare a autohtonului de cea a „celuilalt”. Prin urmare, adoptăm și folosim de aici încolo termenul de „naturalizare” și dichtomia „autohton-neautohton” datorită gradului lor de neutralitate stilistică.

4.2. Unități și formațiuni lexicale. Etimologii

Teoretic, fondul total de cuvinte și termeni ai limbii române, ca și ale multor altor limbi indo-europene, conține:

(a) litere sau grupuri de litere care se adaugă înaintea sau la sfârșitul unui cuvânt;
(b) cuvinte simple și compuse, ortografiate sub forma unei singure unități lexicale;
(c) termeni și termeni-sintagme;
(d) expresii fosilizate sau flexibile.

Note, observații cu caracter general și detalii privind aceste aspecte vor fi prezentate în capitolul următor. Pentru expunerea observațiilor de natură etimologică ne vom limita la folosirea denumirilor „cuvânt” și „termen”, înțelese conform precizărilor anterioare (secțiunea 2.3 din Capitolul 2). În plus, toate denumirile specifice folosite în continuare, atât în acest capitol

cât mai ales în următoarele, sunt explicate în glosarul din Anexele 2 și 3 de la sfârșitul volumului.

Din perspectiva etimologică, vocabularul limbii române cuprinde, pe de o parte, elemente „native”, strămoșești sau autohtone, acele cuvinte despre care s-a afirmat că au fost păstrate din comoara moștenită de la înaintași, iar, pe de cealaltă parte, elemente provenite din alte limbi și pe care le vom denumi „neautohtone”.

Din perspectiva terminologiei, vocabularul naval românesc prezintă, în viziunea noastră, o structură care poate fi validată la nivelul oricăruia dintre limbajele folosite pentru scopuri specifice.

Reprezentarea piramidală a tipologiilor terminologice din Figura 4.2, inspirată din modelul lui Maslow (1943: 57-8), amendează specificațiile din literatura de specialitate (Mackay și Mountfort 1978, Kennedy și Bolitho), propunând un nivel terminologic nou. În timp ce interpretarea terminologică operează cu nivelurile „semitechnical” și „technical” (Mackay și Mountfort 1978: 145) și, respectiv, cu nivelurile „subtechnical” și „highly technical” (Kennedy și Bolitho 1984: 57-8), modelul nostru distinge trei tipuri de cuvinte: semitehnicisme, tehnicisme și supratehnicisme. Prin punerea în paralel a celor două modele taxonomice menționate anterior, am observat că fiecare dintre ele prezintă fie un minus, fie o ruptură terminologică. Când se discută despre semitehnicisme și tehnicisme, atunci ne întrebăm unde au rămas, după Mackay și Mountfort, acele cuvinte tehnice care sunt specifice exclusiv unui domeniu anume? Pe de altă parte, dacă se are în vedere modelul avansat de Kennedy și Bolitho, atunci saltul de la subtehnicisme la supratehnicisme trece printr-un hiatus. Simpla denumire a nivelului indică acest hiatus întrucât între „sub-” și „supra-” ar trebui să existe un nivel intermediar în raport cu care se fac aceste delimitări, respectiv cel al tehnicismelor. Pornind de la aceste considerente și având în vedere alte clasificări de esență terminologică însă de o natură foarte vagă și fără niciun fel de ilustrații justificatoare, am creat propriul model de clasificare, din Figura 4.2.

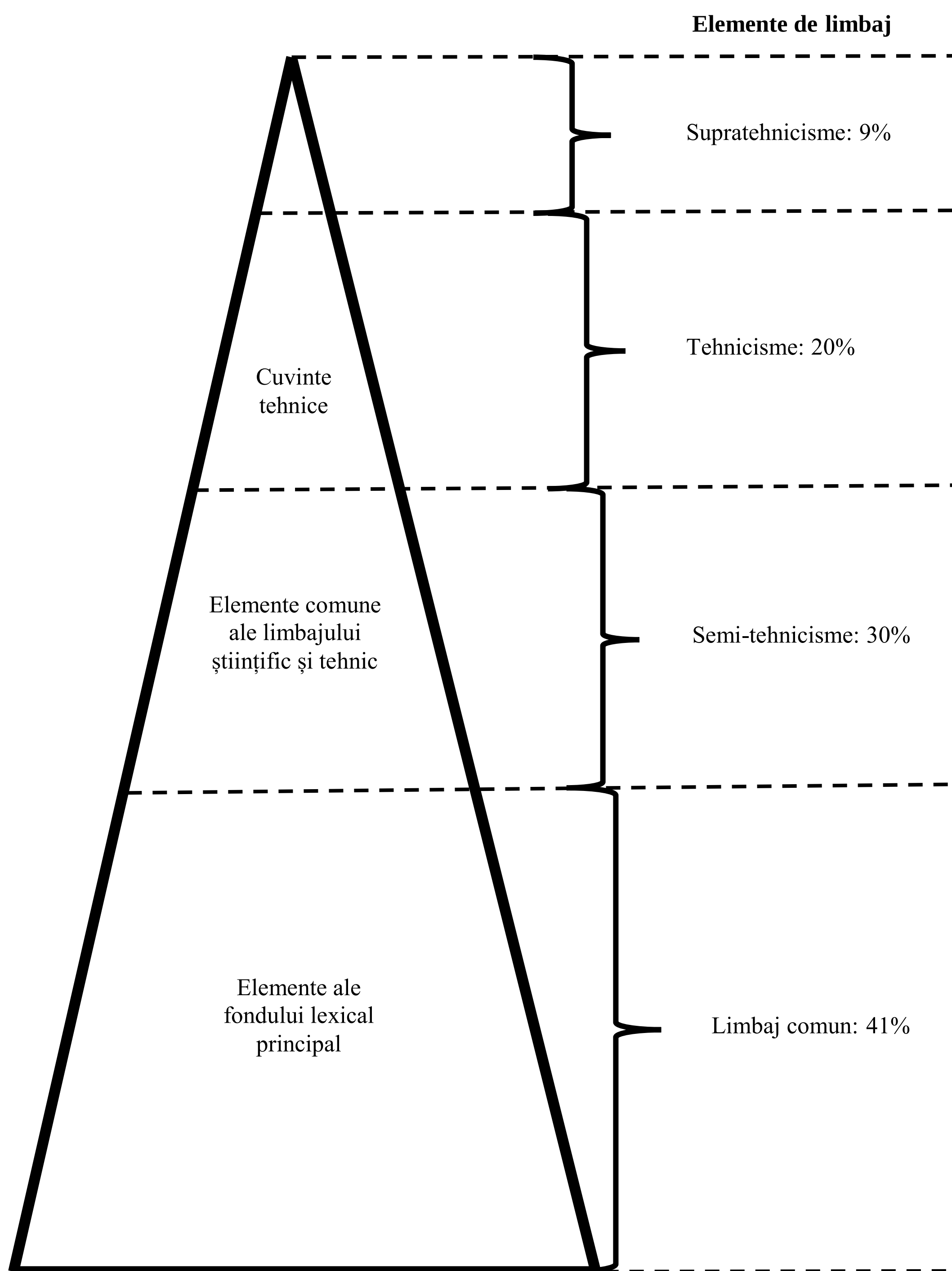


Figura 4.2. Piramida tipologiilor terminologice

Conform precizărilor parantetice, procentele variază de la un nivel la altul, cele mai numeroase fiind cuvintele care aparţin fondului lexical principal. În timp ce „semitehnicismele” se regăsesc atât în lexiconul comun cât şi în lexicoanele mai multor domenii înrudite, „tehnicismele” apar în vocabularul domeniilor navale. Astfel, semitehnicismul *marangoz* apare în vocabularul comun (fiind folosit ca sinonim pentru „om necivilizat, mitocan”[1]), dar și în terminologia navală (denumind dulgherul „specializat în cioplirea, fasonarea și îmbinarea peselor de lemn ale navelor”[2]), iar tehnicismul *bigă* este folosit și în construcțiile civile. „Supratehnicismele” sunt doar acei termeni proprii unui singur domeniu profesional, cum ar fi *varaculă*, *tacadă* sau *tacar*, folosiți în vocabularul construcțiilor navale.

4.2.1. Elementul autohton

Pentru facilitarea analizei dezvoltate în această a treia parte a lucrării precum și din dorința de a alcătui un inventar cât mai cuprinzător al cuvintelor specifice domeniului naval, am alcătuit un lexicon naval selectiv, prezentat în Anexa 2. Analiza aspectelor lexicale ale nomenclaturii și terminologiei navale pornește de la explorarea elementului moştenit, având mai întâi în centrul atenției românismele selectate din dicționarele generale ale limbii române (DEX1, DEX2, DE1, DE2, DE3, DE4, DE5, DE6, DTT, NDULR). Elementul neautohton sau naturalizat face obiectul următoarei secțiuni a acestui capitol.

Se poate observa, de la bun început că, din punct de vedere etimologic, românismele din limbajul naval descrise de sursele cercetate, sunt fie „cuvinte autohtone”, fie elemente de origine străină, fie reprezentări „cu etimologie necunoscută”. În cazul tuturor elementelor „cu etimologie necunoscută”, am procedat la consultarea unor dicționare generale sau speciale (Young 1893, Layton 1994, Blackmore 2009) ale limbii engleze, având în vedere repere din engleza britanică (Collins 1999) și din cea

[1] https://dexonline.ro/definitie/marangoz/definitii
[2] https://dexonline.ro/definitie/marangoz/definitii

americană (Webster 1996). Rațiunea pentru acest recurs este simplă: deși din perspectivă filologică filiera prin care un cuvânt de origine străină pătrunde în limba română are rolul său, pentru abordarea noastră, itinerarul parcurs de acesta are mai puțină relevanță decât limba lui de origine. Altfel formulat, numărul mai mare de limbi care au furnizat termeni pentru navaleza română contribuie la cosmopolitismul acestuia.

Desigur, am întreprins cercetări pentru aflarea unui număr cât mai mare de contribuții la progresul navalismului global, dar au rămas, în continuare, exemple de cuvinte care nu s-au regăsit în paginile niciunui dicționar, fie el general, enciclopedic, etimologic, fie specializat, cum sunt, de exemplu, glosarele sau lexicoanele. Astfel, exemple precum *naie*, echivalentul strămoșesc al *navei* și *brandbahtă*, termenul învechit pentru „nava de stins incendii”, au fost considerate arhaisme. În aceeași categorie am inclus și denumiri de ambarcațiuni, precum: *bencă*, *comoroancă*, *craniță*, *donbaz*, *gârliță* și *nevrad*. Conform dovezilor istorice, aceste nave, care au plutit încă din vremuri necunoscute pe apele țărilor române sau pe apele aflate în vecinătatea țărilor române, nu constituiau o ciudățenie pentru locuitorii lor, ele făceau parte din cotidian. Pe de altă parte, au fost cuvinte, cum ar cazul denumirii *umiac*, cărora le-am aflat originile prin extinderea cercetării și a investigării dicționarelor străine (White 1786, Young 1893, Pease 1918, Layton 1994).

Corpusul celor 452 de cuvinte și termeni cuprinși în lexiconul avansat de noi a fost interpretat atât din perspectiva etimologică și structurală cât și din perspectiva formei și a sensului.

Literatura de specialitate constată că

> „dintre cele câteva zeci de cuvinte păstrate din limba traco-getică, denumiri ca *amurg*, *genune*, *adia*, *boare*, *pînză*, *mal*, *cîrlig*, *țăruș*, ș.a. sunt legate de profesiunea de navigator sau pescar”
>
> (Popescu et alii 1990: 29).

Notate în dicționarul limbii române (NDULR) drept „cuvânte

autohtone”, *brâu* și *buză* sunt singurele noastre exemple care completează lista alcătuită de Popescu et alii (1990), din citatul de mai sus.

Adăugăm acestei liste și exemplele păstrate din limba latină și care, chiar dacă aparțin fondului principal de cuvinte, au migrat și către limbajul specializat al navalisticii. Folosite în acest domeniu ele îndeplinesc un rol denominativ fundamentat pe valoarea metaforică: *barbă*, *berbec*, *braț*, *cap*, *călcâi, cățel*, *coastă*, *genunchi*, *lacrimă*, *nară*, *nas*, *palmă*, *pernă, pletină*, *puitor*, *stern, sprânceană* și *umăr*.

Există și două excepții, respectiv substantivele *mai* și *punte*. Primul dintre acestea apare în terminologia construcțiilor navale cu următoarele două sensuri proprii:

> „(1) ciocan (de lemn); (2) unealtă în formă de ciocan, folosită la bătut, îndesat etc.; (spec.) unealtă manuală sau mecanică (tronconică) folosită în construcția drumurilor pentru compactarea terasamentelor, a betoanelor etc.”
>
> (NDULR 771).

Cel de-al doilea, substantivul *punte*, este un cuvânt polisemantic descris ca având cincisprezece înțelesuri (NDULR 1149). Păstrat în limba română din latinescul *pons*, *-ntis*, este folosit atât cu sensuri concrete, precum „pod îngust așezat peste o apă, peste un șanț etc., care poate fi trecut numai cu piciorul” cât și cu sensuri figurate, ca de exemplu, „legătură, relație, comuniune” (NDULR 771).

Pe lângă acestea, cuvântul *punte* este descris nu numai ca element al fondului lexical principal ci și ca regionalism și ca specialism. Ca element al lexicului specializat, *punte* este utilizat nu numai în terminologia fizică, stomatologică sau chimică, ci și în cea navală.

Bolozan, denumirea unei nave fluviale de transport folosită pe Dunăre în timpul secolelor al XVII-lea și al XVIII-lea, apare în documentele scrise în acest interval cu formele: *burazan, bolazan*, *boloza* și *borozan* (DEM 72). Etimologic, nu putem face decât o speculație deoarece, în documentele

cercetate, nu am descoperit niciun fel de trimitere înspre o limbă sau alta. Logica ne-ar tenta să susținem fie că ne confruntăm cu o etimologie necunoscută, fie că, atâta vreme cât navele sunt văzute deservind exclusiv Dunărea și afluenții ei, ar exista și o modestă posibilitate ca denumirile lor să aibă totuși rădăcini românești.

În general, în stabilirea etimologiilor, acolo unde nu am găsit precizări în sursele cu caracter lingvistic, am emis opinii în acest sens, luând în calcul zonele în care acționau, la un anumit moment istoric, diverse ambarcațiuni.

Închidem această listă cu cuvântul *naie*, descris ca „denumire arhaică pentru navă sau ambarcațiune” (DEM 343). Caracterizat ca fiind nu numai „învechit” ci și folosit ca „regionalism”, cuvântul, provenit din forma latină *navis*, era utilizat ca sinonim atât pentru *corabie* cât și pentru *naos* (NDULR 866).

4.2.2. Elementul neautohton

Aplicând criteriul analizei cantitative, am constatat că există un număr relativ mai mic de cuvinte autohtone comparativ cu numărul celor neautohtone. În cazul celor din urmă se disting, din punct de vedere lingvistic, două mari categorii de cuvinte, respectiv adoptările și adaptările. Deși ar putea exista tentația unei distincții clare între aceste două categorii, ea nu-și va găsi formularea în cele de mai jos. Cum limba este un organism viu, noile transformări ale străinismelor indică o tendință spre adaptare, chiar dacă, în unele cazuri, funcționează atât forma adaptată cât și cea adoptată. Astfel, la nivelul adoptărilor se pot enumera:

(a) denumiri nealterate:
bakigi caighi, balik kaygi, boom (tip de barcă arabă), buss, dreadnought, paduakan, snekkar, shelterdeck, bow-thruster, yawl, komienga;
(b) formule hibrid:
elice cu skew.

Conform istoricilor lingviști, terminologilor și al sociolingviștilor,

prezența elementului străin într-o limbă

> „este un rezultat al contactului între idiomuri, reprezentând o formă de manifestare a interferenței lingvistice. Este favorizat de acțiunea unor factori extralingvistici: vecinătatea geografică, amestecul sau conviețuirea unor populații, raporturile economice, politice, culturale între diverse comunități etc.
>
> (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 279).

În cazul terminologiei navale, prezența cuvintelor neautohtone sau a naturalizărilor este, mai degrabă legată de „fenomene de difuziune culturală: răspândirea unor obiecte, deprinderi, tehnici, proceduri, rituri etc.” (idem). Este recunoscut faptul că „tipologia împrumuturilor în funcție de modul în care se realizează acestea nu este unitară” (ibidem), ci se bazează pe criteriile prezentate de autorii operei citate deja și sintetizate de noi, după cum urmează:

(a) calea de intrare în limbă (împrumuturi *directe* și *indirecte*);
(b) nivelul de culturalitate care justifică distincția între împrumutul *popular* și cel *savant*, cult sau livresc;
(c) canalul folosit (împrumuturi *orale* versus împrumuturi *scrise*).

Tipologia naturalizărilor, în funcție de factorii care au determinat acest proces, distinge între asimilările din necesitate și cele din rațiuni strict personale. În timp ce prima categorie de împrumuturi are în vedere motive justificate atât de progresul cunoașterii, de nevoia obiectivă a reactualizării terminologiilor cât și de acuratețea și rigoarea exprimării științifice, cea de-a doua s-ar putea explica prin nevoia subiectivă a vorbitorului de a fi în trend sau de a fi concis, precis și eficient în transmiterea mesajului său.

Pe de altă parte, s-ar putea ca unele dintre exemple să poată fi explicate ca omonime apărute în navaleza română în urma contactelor cu alte lumi și denumirile lor aferente.

Am punctat aceste ultime criterii datorită rolului lor în clasificarea cuvintelor neautohtone, separându-le pe cele naturalizate din necesitate de cele redundante sau inutile, sub rezerva reluată iarăşi a cazurilor de omonimie nedemonstrate ca atare.

4.2.2.1. Naturalizări „necesare"

Această secțiune va cuprinde câteva exemple de cuvinte ale terminologiei navale care au fost acceptate și întrebuințate în limba română pentru a acoperi necesitățile lexicale apărute în urma invențiilor și a inovațiilor cu caracter conceptual sau practic.

Asimilarea în limba română a unor elemente lexicale proprii navalezei crează un obstacol în determinarea vizuală a caracterului lor neautohton, singura modalitate de verificare etimologică rămânând exclusiv articolul de dicționar. Atât adoptările cât și adaptările s-au constituit într-o diversitate cantitativă de specialisme din limbile engleză, franceză, italiană, germană și turcă. Pe lângă acestea a mai fost identificat și un număr mai mic de contribuții din limbile arabă, olandeză, neogreacă, rusă, spaniolă și limba marahti, subsumată limbilor vorbite în India.

Fără o referire specifică la una sau alta dintre limbi, sursele noastre au scos la iveală și un număr și mai restrâns de cuvinte aparținând unor zone geografice, cum ar fi: Marea Nordului (*drakkar*, *snekkar*), Marea Roșie (*bagalá* sau *bagla*), Marea Mediterană (*bilancelă, dahabié*, *gajetă, volic*), Insulele Bermude și Indiile de Vest (*ballahu*), Malaiezia (*balok*) și Insulele Filipine (*balandră*).

În ciuda supremației Imperiului Britanic asupra mărilor și oceanelor lumii, în terminologie faptele de limbă diferă: cele mai multe unități lexicale ale navalezei sunt denumiri de origine franceză:

apuntament, *bac*, *bajoaier*, *bechie*, *bazin*, *bric*, *cambuză*, *canonieră*, *carenă*, *cavitație*, *coftero*, *deplasament*, *a draga*, *dragare*, *dragă*, *dragor*, *ecartament*, *eclisă*, *elansare*, *elice*, *elindă*, *epavă*, *epolet*, *eșantionaj*, *a eșua*, *eșuare*, *etambou*, *etiaj*, *etravă*, *dunetă*, *gabară*, *galiotă*, *goeletă*, *grui*/*gruie*, *gurnă*, *guseu*, *halor*, *hublou*, *hulă*, *teugă*,

marsiliană, *palan*, *paiol*, *petrel*, *pilotină*, *ramă* (*vâslă*), *relevment*, *seraj*, *siaj*, *șaland*/*șalandă*, *santină*, *șalander*, *șalupă*, *șalupier*, *șalutier*, *șenal*, *tartană*, *tec*, *timonă*, *tonă*, *tonaj*, *torpilor*, *travee*, *varangă*, *vedetă*, *vergă*, *volet*, *ulaj* [70 cuvinte].

Cuvintele de origine turcă sunt relativ numeroase și acestea denumesc, de cele mai multe ori, tipuri de nave sau elemente menite a contribui la facilitarea manevrelor de navigare:

babá, *baluk*, *caik*, *calafagiu*, *cange*, *ghimie*, *caplama*, *cașcaval*, *ceam*, *ceaică*/*șaică*, *cebec*, *marangoz*, *ceram*/*seram*, *duba*, *edec*, *parâmă*, *sal*, *ustăciuc*/*ustuacic* sau *ustuaciuc* (< *usta*/*ustale*, cuvinte folosite cu sensul de „căpitan de ieniceri", „gardian", „supraveghetor, aflat în serviciile turcilor"), *vinci* [28 cuvinte].

Denumirile de origine engleză care apar ca unități lexicale includ:

afterpic, *bloc-secție*, *doc*, *bollard*, *bulb*, *cargobot*, *cocpit*, *cuarterdec*, *coferdam*, *dreadnought*, *drifter*, *deadweight*, *feribot*, *liner*, *loch*, *lugher*, *seiner*, *bow-thruster*, *shelterdeck*, *slemming*, *spreader*, *spardec*, *snau*, *springing*, *stringher*, *trauler*, *whipping* [27].

Denumiri de origine italiană:

bastiment, *bompres*, *bocaport*, *bintă*, *canistrelă*, *caravella*, *cavalet*, *cavilă*, *feluca*, *velă*, *gabie*, *gondolă*, *paterațină*, *pescaj*, *pitură*, *spirai*, *scampavă*, *velier*, *voltă* [19].

Elemente de origine olandeză:

barc, boejier, *damloper*, *dogger*, *flibot*, *fleută*/*flută*, *koff*, *skiff, cruiser, croazieră, yacht* [10].

Cuvinte de origine germană:

eche, *graifăr*, *propeller* (elice de vapor, în NDULR 1119), *șlep*, *ștend*, *ștuț*, *tachelaj* [7].

Denumiri de origine arabă:

boom, *butră*, *dinghi*, *dungiyah*, *dhow* [5].

Cuvinte de origine rusă:

baidac, *berlină*, *kocia* [3].

Denumiri de origine neogreacă:

catarg, *copastie, galion* [3].

Elemente de origine spaniolă:

balsa, *tambuchi* [2].

Din punct de vedere lingvistic (istoric și cultural), numărul cuvintelor acumulate din aceste limbi, fie acesta chiar și o valoare aproximativă, reflectă contribuția specifică a fiecărei comunități la progresul navalisticii mondiale. Or, frustrarea resimțită de pe urma înregistrării cuvintelor cu etimologie necunoscută, cum ar fi cazul deja menționatelor *comoroancă* sau *bencă*, devine și mai pregnantă gândindu-ne că acestea ar fi putut fi tipuri de ambarcațiuni construite de strămoșii daci, vlahi sau moldoveni. Studiile care vor urma ar putea rezolva o parte dintre aceste enigme lingvistice.

Pe parcursul înregistrării și al analizării acestor cuvinte cu etimologie neautohtonă, am descoperit cuvinte (foarte) asemănătoare ca formă sau ca sens, fapt ilustrat prin distincția între: (a) dublete „ortografice" (justificate prin coexistența formei adaptate formulelor morfo-sintactice ale limbii române cu forma adoptată ca atare, care nu a suferit niciun fel de modificări), (b) dublete „etimologice" (explicate prin proveniența lor din limbi diferite) și, foarte rar, (c) dublete „istorice" (unde forma veche, arhaică este înlocuită cu o nouă denumire (a se veda *brandbahta*). Triplete sunt seturi de trei denumiri cu sens unic dar cu forme care vin din limbi diferite sau care au fost modificate chiar în interiorul limbii române.

La nivelul denumirilor de esență neautohtonă, se pot ilustra:

(a) dublete ortografice:

afterpic = afterpick

coferdam = cofferdam

forpic = forpick

dau = dhow

feribot = ferry-boat

fiting = fitting

spardec = spardeck

șplint (cui despicat) = splint pin

(b) dubletele etimologice:

falsbord = filă de tablă

puntal = pontil

incendiator = brander

radiofar = far hertzian

scuner = șunăr *stern = etambou*
ștem = etravă *troță = cîrmă*

(c) dubletele istorice:
anchiră = ancoră
arbor = arbore
(d) tripletele:

barbotin = barbotină = cabestan
barchetă = barca lochului = loch
brandbahtă = brandvahtă = incendiator (navă folosită pentru depistarea și stingerea incendiilor)
chei = cheu = splai
cocă = coajă = corp
eșantionaj = eșantionare = deltă negativă
penteră = cvincveremă = quinqueremă.

Atât dubletele cât și tripletele ilustrează procedeul de naturalizare concretizat fie prin adoptare (de ex. *afterpick, cofferdam* și *ferry-boat*), fie prin adaptare (de ex. *afterpic*, *coferdam* și *feribot*).

4.2.2.2. Naturalizări „redundante"

Poarta deschisă de terminologia navală cuvintelor călătoare care și-au dovedit universalitatea, nu numai la nivel conceptual ci și la nivel terminologic, a permis și pătrunderea unor „călători" neinvitați sau a unor cuvinte redundante, suprapuse peste cele autohtone și având același înțeles. În acest fel, navaleza română s-a supradotat cu cuvinte străine folosite, de cele mai multe ori, în detrimentul celor românești, care pot fi aruncate la coșul de gunoi al istoriei culturale românești, reconfirmând teoriile care susțin că lipsa cuvintelor înseamnă lipsa conceptelor și indică, implicit, nivelul scăzut al cunoașterii. Ceea ce este fals și nedrept, în oricare dintre cazuri, nu numai în cazul specific al terminologiei navale.

În exemplele de mai jos menționăm doar câteva dintre aceste perechi:

barjă = șlep întins | *baluk = bencă*
biremă = dieră | *bulge = contracarenă*
cadrant = sector-cârmă | *dren = tubulatură de santină*
stern = etambou | *afterpic = picul pupa*

Existența naturalizărilor redundante nu a afectat numai terminologia navală ci însuși fondul lexical principal al limbii române. Doar acțiunea conștientă și autoimpusă a fiecărui vorbitor, care va elimina treptat aceste „rudimente” sau „barbarisme” lexicale ar contribui la ecologizarea limbii române în ansamblul său. Se ridică întrebarea „cine poate fi tentat să apeleze la împrumuturi atunci când resursele tezaurului moștenit sunt la îndemâna oricui?” Capitolul șase al acestui volum propune cel puțin un răspuns la această întrebare.

4.3. Cuvinte cu etimologie necunoscută

Asemeni altor limbi europene și limba română deține un segment de vocabular care cuprinde cuvinte cu etimologie necunoscută. Dintre acestea, în cazul terminologiei navale, majoritatea denumesc tipuri de ambarcațiuni sau nave, respectiv *comoroancă*, *cârniță* sau *graniță*, *cromster*, *sefer*, *uxer*, *zarcă* și *zarug*. Denumiri ale unor echipamente sau obiecte aflate la bordul navei, cum ar fi, de exemplu, *troță* precum și *ghiordel* și sinonimul *buiol*, (care au o frecvență de întrebuințare mult mai mare în limbajul maritim decât în cel al constructorilor navali) completează suma cuvintelor de origine necunoscută din terminologia navală.

Dacă sursele de documentare publicate relativ recent nu includ note etimologice, acest tip de omisiune ar putea fi acceptat și ca o manifestare a superficialității în concretizarea cercetării. Căci altfel ar fi imposibil de înțeles cum cea de-a treia ediție a lucrării în șapte volume *Lexicon tehnic român* (2011) a omis domeniul construcțiilor navale când, în cazul mult mai modestului *DTT* (1972) nu s-a procedat la fel? Graba finalizării unei

cercetări sau superficialitatea în tratarea aspectelor etimologice ale terminologiei ar putea fi, în unele cazuri, rațiunea mențiunii „etimologie necunoscută”.

Susținem ilustrarea exemplelor de „etimologie necunoscută” cu mai multe exemple. Astfel, *smac* este descris ca un cuvânt de origine turcă, *zarka*, termen regăsit (cu forma *zaruq*) în nomenclatura din lumea arabă (Casson 1964: 162), *dromon*, denumire dată unei nave ușoare de mare viteză în uz în secolul al VI-lea, în timpul domniei lui Iustinian (între anii 527 și 565) (Casson 1994: 96) și *cromster*, pe care l-am depistat în lexiconul englez, au etimologii bine determinate, chiar dacă limba română nu le-a cunoscut până acum.

4.4. Concluzii

Cercetarea terminologiei navale românești din perspectivă etimologică a confirmat aspectele cunoscute privind macrostructura limbii române și a adus noi rezultate privind naturalizarea cuvintelor provenite din unele idiomuri sau limbi exotice. Astfel, la nivelul vocabularului general al limbii române se distinge atât (a) elementul dominant autohton cât și (b) elementul secundar reprezentat de asimilări.

În cazul terminologiei navale, proporțiile se schimbă, deoarece acestea din urmă sunt elementul predominant, specialismele (atât tehnicismele cât și supratehnicismele) moștenite deținând un procentaj mult mai redus. Pe de altă parte, s-a păstrat, în cazul etimologiei elementului moștenit aceleași categorii de cuvinte, respectiv (a) cuvintele autohtone, (b) cuvintele provenite din limbi-sursă cunoscute, precum și (c) cuvintele cu etimologie necunoscută.

Analiza etimologică a unităților lexicale a evidențiat caracterul cu adevărat cosmopolit al vocabularul naval. Puține alte terminologii din limba română au beneficiat de contribuții ale mai multor limbi străine. Astfel, dacă, de exemplu, în cazul terminologiei anatomice și al celei medicale sau al terminologiei juridice elementul latin, în forma sa

nealterată, joacă un rol dominant, iar în cazul terminologiei informatice sau al celei economice predomină elementul englez, lucrurile apar într-o lumină complet diferită atunci când ne referim la domeniul naval.

Din punct de vedere etimologic, terminologia acestui domeniu reflectă forța și capacitatea de a „acapara” și naturaliza cuvinte aparținând unui însemnat număr de limbi străine. De aceea susținem că atât preponderența străinismelor unei limbi anume (care, la nivelul *cuvântului* și al *termenului* proprii domeniului naval, este limba franceză) cât și multitudinea limbilor cu reprezentare în vocabularul naval conferă un plus de valoare lexicului și culturii române.

Lista acestor limbi cuprinde donatori care s-au bucurat de un statut privilegiat în istoria umanității, ca limbi de circulație internațională, cum a fost araba, la un moment dat al istoriei, sau cum sunt acum, de exemplu, franceza și engleza. Alăturăm acestora italiana sau olandeza, neafiliate grupului de limbi „de circulație internațională”. Cu impact asupra vocabularului general românesc, limbile rusă și turcă au contribuit și la îmbogățirea terminologiei navale.

Așadar, pe lângă asimilarea unităților lexicale formate dintr-un singur cuvânt, necesare vocabularului naval român și având, în ansamblul acestuia, rolul predominant de substantiv, limba română a asimilat și alte elemente specifice. Ca urmare, am putut regăsi în inventarul de lucru și un mare număr de calcuri lingvistice. Am constatat că în timp ce lexemele cu rol de verb descriu acțiuni, operațiuni sau lucrări efectuate pe parcursul construcției unei ambarcațiuni, calcul lingvistic sau grupul de două, trei sau mai multe cuvinte cu înțeles bine determinat, care au fost „copiate” din alte limbi, denumesc echipamente sau componente ale instalațiilor de la bordul navei.

Exemple de calc lingvistic vor fi prezentate în a doua parte a capitolului următor, în secțiunea 5.4.3 Structura termenilor sintagmă ai lexiconului navale, subdiviziunile A. Construcții nominale și B. Construcții genitivale.

Capitolul 5.

Microstructuri ale terminologiei navale

5.1. Observații preliminare

Structura elementelor care alcătuiesc lexiconul naval reflectă doar parțial structura cuvintelor din vocabularul general al limbii române. Clasificate din punctul de vedere al structurii lor interne, multe dintre cuvintele românești au fost create printr-o multitudine de procedee dintre care afixarea și compunerea sunt mai productive decât conversiunea, abrevierea și schimbarea de sens sau transformarea semantică. Exemplele de mai jos vor ilustra metodele de formare a cuvintelor care sunt active atât la nivelul fondului lexical principal cât și la cel al terminologiei navale:

(a) **afixarea** sau adăugarea de afixe la rădăcini cunoscute, ca, de exemplu, *copil – copilaș – copiluț* sau *casă – căsuță – căsoaie,* pe de o parte, sau *real – ireal, posibil – imposibil,* pe de cealaltă parte; am depistat și cazuri de parasinteză sau de alăturare a două sau mai multe afixe aceluiași cuvânt rădăcină, ca în secvențele *permeabil – impermeabil – impermeabilitate* și *stabil – stabilitate – instabilitate*;

(b) **compunerea** sau alăturarea unor cuvinte cunoscute (cum ar fi: *casă*, *odihnă, oaspeți, economii, schimb* sau *valutar*) pentru a denumi noi concepte, noțiuni sau realități; se poate compara astfel cazul cuvântului simplu pe baza căruia au fost create noi denumiri: *casă – casă de odihnă – casă de oaspeți – casă de economii – casă de schimb valutar*;

(c) **reducerea** formei inițiale a unui cuvânt simplu sau a unui termen sintagmă prin:

i) reducerea la inițială sau la inițiale, în cazul formulelor cu înțeles

propriu, ca în exemplele *lungime*, redus la *L*, *lățime*, redus la *l*;

ii) renunțarea la un număr de silabe, ca în exemplele *filologie* redus la *filo*, *matematică* redusă la *mate*, exemple tipice de trunchiere;

iii) restrângerea unui grup de cuvinte la inițialele fiecăruia dintre elementele care îl alcătuiesc ca, de exemplu: *AFDJ*, prescurtare preferată denumirii **A**dministrația **F**luvială a **D**unării de **J**os, Șantierul Naval Galați, prescurtat în sigla *SNG* sau *ugal* și *UDJG*, forme reduse ale numelui instituției **U**niversitatea „**D**unărea de **J**os” din **G**alați; vom folosi termenii „siglare” sau „inițializare” pentru a ne referi la această cale de îmbogățire a lexiconului și „siglă” sau „inițialism” pentru a desemna cuvântul astfel rezultat;

iv) restrângerea unui grup de cuvinte (reprezentând numele complex al unei abstracțiuni sau al unui obiect și având un înțeles bine determinat) într-o formă lexicală simplificată bazată pe o selecție de inițiale și/sau silabe cum ar fi: *laser* și *SNOBOL*, termeni traduși din cuvintele englezești *laser* (**l**ight **a**mplification by the **s**timulated **e**mission of **r**adiation) și S*tr**i**n**g**-**o**riented Sym**bo**lic **L**anguages*;

(d) **omiterea** unui cuvânt dintr-o denumire standardizată ca, de exemplu, *olimpicele* în loc de *jocurile olimpice*, *unitate* în loc de *unitate militară* sau *multinațională* în loc de *corporație multinațională*, cazuri foarte frecvent utilizate și care ilustrează procedeul de **elipsă lexicală**.

Astfel, în totalul metodelor de formare a cuvintelor din interiorul acestui vocabular profesional se regăsesc atât de puține exemple de derivare regresivă, reduplicări, amalgamări și cuvinte valiză, încât impactul unor astfel de formule ale creativității lexicale este aproape insesizabil.

Numărul mic al cuvintelor simple și al formelor afixate raportat la numărul mare al formelor compuse reprezintă o trăsătură specifică a terminologiei navale. Multe dintre unitățile multilexicale, cum ar fi, de exemplu, *turn de fildeș* sau *a lua cuvântul*, care au folosite mai întâi în limba franceză (Hristea 1984: 100-104), tot așa cum a fost și expresia *a-și da cu părerea*, au rezultat din traducerea unor sintagme de origine străină, sau prin așa-numitul calc lingvistic.

Pe de altă parte, acronimele preluate din limba engleză, cum este cazul cuvintelor *laser* și *radar*, sunt aproape imposibil de observat în raport cu marea masă a inițialismelor. Ca grup de formațiuni lexicale bine conturate, inițialismele din navaleză (și completate cu exemple din alte domenii ale ingineriei precum sudura) au o particularitate greu de explicat de către un lingvist. Particularitatea vine din discrepanța concretizată prin faptul că, deși limba română posedă echivalentul structurii abreviate, forma folosită și în scris și în exprimarea orală este doar versiunea engleză a formulei[1].

Fenomenul de adoptare este activ și în cazul eponimelor, relativ reduse ca număr, dacă le-am compara cu eponimele discursului economic, al celui științific sau al celui medical. Atât eponimele cât și toponimele sunt cuvinte obținute din nume proprii, ale persoanelor, în primul caz, și ale locurilor geografice, în cel de-al doilea. Toponimele, ca formațiuni sau unități lexicale, deși sunt și mai reduse cantitativ decât eponimele, au un rol deosebit fiind acceptate nu ca forme ale proprietății strict personale ci ca branduri sau patente naționale evidențiind arealul geografic și/sau cultura care le-a produs.

Este interesant de observat și faptul că navaleza dispune de un număr de cuvinte care au suportat alterări semantice, în urma specializării de sens, având ca rezultat mai multe serii de metafore și, în foarte puține cazuri, de metonimii lexicale.

5.2. Reprezentări terminologice. O clasificare minimală

Lexicologia, lexicografia, terminologia ca și terminografia, sunt acele ramuri ale lingvisticii care lucrează cu concepte și denumiri ca „afix”, „afixoid”, „morfem”, „rădăcină”, „termen”, „lexem” sau „unitate lexicală” și „expresii”, „locuțiuni”, „construcții frazelogice”, „formațiuni lexicale” „frazeme” sau „unități multilexicale”.

Morfemul, acceptat ca o unitate abstractă din sistemul unei limbi, a

[1] a se vedea secțiunea 5.5.1., litera (b).

fost definit drept „cea mai mică unitate lingvistică dotată cu sens” (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 327). În funcție de modul lor de întrebuințare, morfemele sunt fie dependente (*-ul* în *băiatul* față de *băiat* sau în *copacul* față de *copac* și *–ei* în *mesei* față de *mese* sau în *tablei* față de *table*), fie independente (*cel* în Ștefan *cel* Mare și *cea* în Cina *cea* de Taină) fie și una și alta (*-lui* în *omului* din expresia *în destinul omului* față de *omul* și *lui* în expresii fixe, cum ar fi *omul lui Sinan Pașa*, *satul lui Cremene*, *țara lui Papură Vodă* sau *averea lui Iorgu Radu*).

Lexemul este definit în lingvistica românească drept

> „elementul lexical de bază dintr-un cuvânt când este interpretat de pe o poziție semantică (același element fiind numit radical când este interpretat de pe o poziție morfologică și când se opune morfemului)”
>
> (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 287).

Practica arată că, în lingvistica românească, *lexem* este un nume cvasisinonim și, prin urmare, interschimbabil cu termenii *cuvânt* și *termen*.

Afixele, la rândul lor, pot fi, în funcție de poziția pe care o ocupă în raport cu un alt cuvânt, **prefixe** (a se compara a *vedea* cu *a prevedea* ori *a forma* cu *a transforma*) sau **sufixe** (regăsite, de exemplu, în cazul celui de-al doilea cuvânt din perechile *balenă* și *balenieră*, *delfin* și *delfinariu* sau *pod* și *podeț*).

Terminologia navală, asemeni celorlalte terminologii, operează cu un repertoriu bogat de structuri. O clasificare formală a acestora ar include elemente regăsite și în terminologia fizică, medicală, matematică, militară sau de orice altă natură, respectiv: (a) structuri simple, (b) forme afixate sau derivate precum și (c) unități multilexicale, concretizate prin (c_1) forme compuse sau prin (c_2) termeni-sintagme (Butuc 2011: 1). Fiecare dintre aceste ultime două forme sunt caracterizate prin trăsături semantice specifice. Termenii *prova*, *tanc*, *pupa*, *punte*, *spirai*, *șlep*, *vinci*, *elindă*, *elice* etc. exemplifică structurile simple. Termenii construiți cu ajutorul afixelor sau prin alte mijloace vor fi prezentați în secțiunile următoare.

5.3. Derivarea în terminologia navală

Formarea cuvintelor cu ajutorul prefixelor sau derivarea prin prefixare se poate ilustra, la nivelul terminologiei navale, prin următoarele exemple:

(a) ***anti***-: *antisubmarin*, *antitorpilă*, *antivegetativ*;
(b) ***bi***-: *bilancelă*, *bilander*, *biremă*;
(c) ***contra***-: *contraarcuire*, *contrapiuliță*, *contrabulină*, *contragreutate*, *contraetravă*, *contragai*, *contraelice*, *contragabier*, *contrascotă*;
(d) ***giro***-: *girocompas*, *giropilot*, *girostabilizator*;
(e) ***hidro***-: *hidrometru*, *hidroglisor*;
(f) ***mini***-: *minibulker*;
(g) ***moto***-: *motonavă*, *motoscuter*, *motovelier*;
(h) ***pre***-: *preîncălzitor, pretratare, predecantare*;
(i) ***port***-: *portavion*, *portcontainer*, *portelice*, *portelicopter*, *portstart*;
(j) ***radio***-: *radiofar*, *radioitinerar*, *radiolocație*, *radionavigație*;
(k) ***supra***-: *supraîncălzitor*, *supraalimentare*, *suprastructură, supraîncărcare*;
(l) ***trans***-: *transatlantic*, *transbordare*, *transcontainer*;
(m) ***tri***-: *tribord*, *trihandin*, *triremă.*

Subliniez aici că, în cazul compușilor cu prefixul *port*-, toate elementele terminologiei navale sunt ortografiate într-o singură unitate lexicală deși, în cazul cuvintelor din fondul principal, vom găsi unele exemple de formațiuni prefixate ortografiate cu cratimă (a se vedea *port-bebe*).

Formarea cuvintelor prin sufixare a fost mult mai activă, beneficiind de asocierea cu următoarele sufixe:

(a) ***-adă***: *arboradă*;
(b) ***-aj***: *bordaj*, *carenaj*, *eșantionaj*, *fardaj*, *pescaj*, *sabordaj*, *seraj*, *tachelaj*;
(c) ***-are***: *acostare*, *amarare*, *ambarcare*, *armare*, *boțare*, *elansare*, *decapare*, *debarcare*, *etravare*, *ramfluare*/*ranfluare*;
(d) ***-ier***: *bananier*, *butanier*, *cablier*, *carbonier*, *cerealier*, *costier*, *craier*,

gabier, *caphornier*, *metanier*, *petrolier*, *velier*, *vrachier*;

(e) ***-ieră***: *brațieră*, *canonieră*, *cavilieră*;

(f) ***-ire***: *călăfătuire*, *baterisire*, *crăițuire*, *matisire*, *tacarisire*;

(g) ***-er***: *cliper*, *cuter*, *cromster*, *drifter*, *lugher*, *remorcher*, *șalander* și *trauler;*

(h) ***-ment***: *ancastrament*, *bastiment*, *coronament*, *deplasament*;

(i) ***-or***: *ancorator*, *balizor*, *pescador*, *crucișător*, *incendiator*, *dragor*, *puitor*, *distrugător*, *torpilor*;

(j) ***-ură***: *ancablură*, *castelatură*, *osatură*, *stelatură*, *tubulatură*.

Pe lângă plasarea fie a unui prefix fie a unui sufix la o unitate lexicală existentă, găsim în terminologia navală și cazuri de derivare rezultate din asocierea ambelor tipuri de afix la aceeași rădăcină, cum este cazul următoarelor derivate parasintetice:

permeabil → *permeabilitate* → *impermeabilitate*;
stabil → *stabilitate* → *instabil* → *instabilitate*;
submers → *submersibil* → *submersibilitate* → *insubmersibilitate*;
scufunda → *scufundabil* →*scufundabilitate* →*nescufundabilitate*.

Se poate concluziona, pe baza celor de mai sus, că afixarea, fie numai cu prefixe sau sufixe, fie și cu prefixe și cu sufixe adăugate aceleiași rădăcini este un procedeu care a servit la dezvoltarea vocabularului propriu domeniilor arhitecturii navale și construcțiilor navale.

5.4. Compunerea și termenii sintagmă

5.4.1. Compunerea

În lexicologie, **compunerea** este procedeul prin care două sau mai multe cuvinte cu sens sau înțeles propriu sunt alăturate pentru a denumi un concept nou creat sau inventat. Rezultatul acestei alăturări este cuvântul compus sau, într-o terminologie reactualizată, termenul-sintagmă al cărui sens derivă din sensul elementelor alcătuitoare. Astfel, substantivele

compartiment și *mașini* au sensuri generale, fiecare dintre ele referindu-se la orice fel de *compartiment* și, respectiv, orice fel de *mașini*; când aceste două cuvinte sunt alăturate în formula *compartimentul mașini*, ele capătă un sens nou căci sunt folosite pentru a denumi compartimentul în care sunt amplasate motoarele navei.

5.4.2. Termenii sintagmă în lexiconul naval

Compușii sau termenii sintagmă sunt ortografiați în cuvinte separate, ca în exemplul precedent, într-un singur cuvânt (a se vedea, de exemplu, *falsbord*) sau în cuvinte legate prin cratimă, ca în cazul compușilor *navă-spital*, *navă-școală*, *navă-țintă* etc.

Din punctul de vedere al clasei lexicale reprezentate, termenii sintagmă folosiți în vocabularul naval pot fi rezultatul asocierii dintre:

(a) două substantive: *Diesel-generator, lanț-călăuză*;
(b) două sau trei substantive legate prin prepoziție (una sau două): *scară de pescaj, gură de rujare, colector de apă de ploaie*;
(c) un adjectiv și un substantiv sau invers: *falsbord*, *marele pavoaz*, *motor naval, vânător antisubmarin*;
(d) un verb și un substantiv: *spargeval*, *taie val, taie mare*;
(e) un verb și un adverb: *ține-te bine.*

Asocierea dintre un verb și un substantiv care produce un substantiv comun a fost întâlnită exclusiv în terminologia navală. Deși literatura recentă concentrată asupra terminologiei preferă denumirea de „termen sintagmă” mai vechii formule „termeni compuși”, conform celor de mai sus, fiecare dintre aceste denumiri are propria ei caracteristică semantică.

5.4.3. Structura termenilor sintagmă ai lexiconului naval

Termenii sintagmă sunt formațiuni rezultate din alăturarea a două sau mai multe elemente create pentru a denumi o noțiune din domeniul arhitecturii

și/sau al construcțiilor navale. Din punctul de vedere al funcționalității lor, termenii-sintagmă sunt grupați în:

(a) asocieri „libere unde fiecare component poate face parte și din alte sintagme" (Butuc 2011: 1) (de exemplu, *tanc de santină*, *apă de santină*);
(b) asocieri fixe, „ale căror elemente constituente, plasate în alte îmbinări" (Butuc 2011: 1), nu mai sunt termeni navali (de exemplu, *pompa de aer*, *pompa de ulei*, *pupitru de comandă și control, opera vie, opera moartă*);
(c) „sintagme care nu sunt pretabile descompunerii" (Butuc 2011: 1) (de exemplu, *vinciu de ancoră*, *gură de lup*, *mașina de cârmă*, *linia de axe*).

Terminologia navală dispune de un mare număr de denumiri cu formă fixă care vor fi interpretate, în cele de mai jos, prin perspectiva formulelor structural-descriptive. Modelul taxonomic alcătuit exclusiv pentru această lucrare pornește de la o structură foarte simplă, formată din două elemente și se încheie cu un set de denumiri standard care cuprinde 12 unități lexicale. Acestora le vor fi alăturate alte câteva structuri cu un mai mare grad de complexitate structurală, extrase din paginile publicației *Buletin Tehnic*, periodicul Registrului Naval Român.

Categoriile de structuri multilexicale specifice terminologiei navale au fost divizate, în cele ce urmează, în formule nominale (construite în jurul unui substantiv în cazul nominativ) și construcții genitivale (alcătuite în proximitatea unui substantiv în cazul genitiv).

A. Construcții nominale

Diversitatea structurală a construcțiilor incluse în această categorie acoperă o gamă de unități cuprinzând de la două până la douăsprezece elemente care denumesc un singur obiect, instrument, element dintr-un sistem etc.

Aplicând metoda analizei calitative se pot constata asocieri ale aceluiași tip de parte de vorbire (ca, de exemplu, substantiv + substantiv ori substantiv comun + substantiv propriu) sau ale unor clase lexicale diferite (cum ar fi, de exemplu, substantiv + adjectiv).

Prin metoda analizei cantitative, se pot realiza clasificări în funcție de numărul de elemente din componența formulei denominative, după cum urmează:

I. formule cuprinzând doi termeni:

1) **substantiv + substantiv:** *apărătoare prova, castel prova, castel pupa, punte teugă, mână curentă*;

2) **substantiv + adjectiv:** *catamaran submersibil, navă auxiliară, punte deschisă, plan diametral, propulsor electromagnetic, punte principală, punte inferioară, secțiune maestră, stabilitate statică, suprafață velică, trasator naval*;

3) **substantiv (singular) + substantiv (plural):** *blocul cilindri, sala mașini, șaht mașini*;

4) **substantiv (comun, singular) + nume propriu/nume proprii:** *ancora Hall, propulsor Voith-Schneider*.

II. formule conținând trei termeni:

5) **substantiv + substantiv + substantiv:** *scurgere carcasă cupă, indicator nivel ulei, brachet arbore portelice, cavalet arbore portelice*;

6) **substantiv + substantiv + adjectiv:** *intrare hidrocarbură neseparată, intrare hidrocarbură separată, tubulatură gaze evacuate*;

7) **substantiv + adjectiv + substantiv:** *disc derulator hidrocarbură*;

8) **substantiv + adverb + adjectiv:** *navă complet sudată*;

9) **substantiv + prepoziție + substantiv:** *arbore de cârmă, barcă de salvare, butelie de lansare, centru de flotabilitate, chilă de ruliu, coastă de interpunte, corn de ceață, flanșă de punte, față de maimuță, guseu de gurnă, știft de fixare, saula de lansare, scară de tangon, tanc de reziduuri*;

10) **substantiv + adjectiv + adjectiv:** *dragă porteză derocatoare, semicupă inferioară alunecătoare, remorcher maritim salvator*;

11) **substantiv (singular) + prepoziție + substantiv (singular):** *navă de*

servitudine, poartă de ecluză, pompă de navă, punte de comandă, roată cu zbaturi, spărgător de baraje, spărgător de blocaje, spărgător de gheață, tonaj de deplasare, traseu de tubulatură, traseu de rutare, tunel de cavitație, tubulatură de balast, tubulatură de santină, tub de degazare, tub de sondă, tub de ulaj;

12) **substantiv (singular) + prepoziție + substantiv (plural):** *cavilă de parâme, instalație de greement, navă cu vele, puitor de estacade, puitor de mine, purtător de rachete*;

13) **substantiv (plural) + prepoziție + substantiv (singular):** *caracteristici de manevrabilitate, instalații de bord.*

III. formule alcătuite din patru termeni:

14) **substantiv + substantiv + substantiv + substantiv:** *tanc serviciu combustibil caldarină, tanc rezervă ulei compresoare, rezervor apă comandă separator, tanc scurgeri separator santină, tanc scurgeri separator ulei*;

15) **substantiv + substantiv + substantiv + adjectiv:** *tanc rezervă combustibil greu, tanc rezervă apă dulce*;

16) **substantiv (singular) + adjectiv + adjectiv + adjectiv:** *pompă manuală hidraulică dublă*;

17) **substantiv (singular) + adjectiv + prepoziție + substantiv:** *cârmă suplimentară de manevră, supapă principală de siguranță*;

18) **substantiv + prepoziție + substantiv + substantiv (singular** sau **plural):** *cameră de decupare hidrocarbură, pompă de curățare tancuri, pompă de transfer combustibil, ieșire de evacuare reziduuri, instalație de încălzire hidrocarbură, tanc de circulație ulei, tanc de păstrare ulei*;

19) **substantiv (singular) + prepoziție + substantiv (singular) + adjectiv:** *inel cu secțiune dreptunghiulară, cavalet din oțel turnat, căldare cu ardere dublă, căldare cu alimentare automată, căldare cu focar ecranat, cârmă cu bordaj metalic, cârmă în tunel orientabil, piuliță cu strângere manuală, inel cu secțiune circulară, dispozitiv cu disc derulator, dispozitiv de apă tehnologică*;

20) **substantiv (singular) + prepoziție + substantiv (plural) + adjectiv:** *cârmă cu pene verticale, navă cu bordaje ondulate*;

21) **substantiv (singular) + prepoziție + numeral + substantiv (plural):** *cârmă cu două safrane, cârmă cu trei safrane, valvulă cu trei căi*;

22) **substantiv + prepoziție + substantiv + prepoziție + substantiv:** *dispozitiv de alimentare și evacuare*.

IV. formulă incluzând cinci elemente:

23) **substantiv + substantiv + prepoziție + substantiv:** *ieșire apă de răcire motor, intrare apă de răcire motor*;

24) **substantiv + prepoziție + substantiv + prepoziție + substantiv:** *apă de etanșare și deslocuire, buzunar cu apă de balast,* dispozitiv de alimentare *și evacuare, găleată de incendiu cu saulă, răsuflător pentru apa de alimentare, tubulatură pentru aburul de etanșare, lampă* de semnalizare *cu transformator, oglindă de semnalizare cu plic*;

25) **substantiv + prepoziție + substantiv + adjectiv + substantiv:** *tanc de balast dublu fund, tanc de combustibil dublu fund*;

26) **Substantiv + prepoziție + substantiv + adjectiv + adjectiv:** *tanc de balast lateral superior*;

27) **substantiv + prepoziție + substantiv + adjectiv + adverb:** *pompă de umplere acționată manual*;

28) **substantiv + prepoziție + substantiv + adverb + adjectiv:** *barca de salvare complet închisă, barca de salvare complet deschisă,* barca de *salvare parțial deschisă*;

29) **substantiv + prepoziție + substantiv + substantiv + adjectiv:** *instalație de răcire apă dulce*.

V. formulă alcătuită din șase elemente:

instalație de răcire apă de mare, pompă de apă de răcire motor, instalație de ambarcare și transfer combustibil, navă cu ventilațe de aer răcit, tuburi *suport pentru suflare de funingine*.

VI. formulă alcătuită din șapte elemente:

axul conducător al pompei principale de ulei, arcul valvulei de urgență cu închidere rapidă, ușa de curățare a canalului de fum.

VII. formulă alcătuită din opt elemente:

placa laterală de închidere a cutiei de foc, bucșă interioară dintr-o bucată din oțel aliat forjat.

VIII. formulă alcătuită din nouă elemente:

ghid canelat pentru reducerea frecării și prevenirea rotirii discului, plăci laterale de închidere a fundului cutiei de foc, valvule de stop și control al alimentării cu apă, preîncălzitor serpentină pentru tancul superior de ulei de ungere.

IX. formulă alcătuită din zece elemente:

resort de mare precizie din oțel proiectat pentru efort scăzut, intrare aer instrumental pentru sistemul de control și resort pneumatic.

X. formulă alcătuită din unsprezece elemente:

valvulă regulator pentru răcirea cu apă de mare în caz de urgență, intrare aer de lansare pentru atențiune și siguranța aerului de comandă, tub pentru aparatul de suflare și scurgere a apei de băut.

XI. formulă alcătuită din douăsprezece elemente:

conductă de refulare a apei cu pompe cu piston de înaltă presiune, mașina de cârmă cu o pereche de hidromotoare liniare cu simplu efect.

Formulele cu peste șase elemente nu respectă tipare structurale.

B. Construcții genitivale

Asemenea construcțiilor nominale și structurile genitivale au fost analizate atât cantitativ cât și calitativ. În urma sintetizării rezultatelor, am obținut următoarele formule generale și tipuri de structuri:

I. formule conținând două elemente:

1) substantiv (în cazul nominativ) + substantiv (în cazul genitiv): *echea cârmei, axul cârmei, axul navei, camera hărților, cabina comandantului, tija pistonului, curmătura dunetei, curmătura teugii, guseul parapetului, învelișul gurnei, lățimea navei, palma ancorei, spiraiul mașinii*.

II. formule conținând trei elemente:

2) substantiv (nominativ) + substantiv (genitiv) + adjectiv: *centura punții principale, brațele arborelui cotit, bucșa valvulei regulatoare, căptușeala punții principale, ghidul cilindrului filtrant, învelișul punții intermediare, puntea pereților etanși, puntea castelului central, suportul cilindrului filtrant, suportul tablei indicatoare, reazemul plăcii despărțitoare*;

3) substantiv (nominativ) + substantiv (genitiv) + substantiv (genitiv): *presetupa tijei pistonului, piulița tijei pistonului, metalizarea suprafeței tijei, orificiul axului cârmei, scaunul valvulei regulatoare*.

III. formule conținând patru elemente:

4) substantiv (nominativ) + substantiv (genitiv) + prepoziție + substantiv: *corpul valvulei de golire, patina capului de cruce, rama gurii de încărcare, cama supapei de evacuare, carcasa amortizorului de șocuri, carcasa reductorului cu roți dințate, pistonul amortizorului de șocuri, puntea tancurilor de marfă, mânerul valvei de închidere*;

5) substantiv (nominativ) + prepoziție + substantiv + substantiv (genitiv): *apă pentru deschiderea cupei*;

6) substantiv (nominativ) + adjectiv + articol + substantiv (genitiv): *motorul electric al ventilatorului*.

IV. formule conținând cinci elemente:

7) substantiv (nominativ) + prepoziție + substantiv + articol genitival + substantiv (genitiv): *camera de activare a nămolului, camera de activare a reziduurilor, conductă de aspirație a balastului, orificiu de ridicare a cârmei*;

8) substantiv (nominativ) + adjectiv + articol genitival + substantiv (genitiv) + adjectiv: *motorul electric al pompei principale, spălare mecanizată a tancurilor petroliere*;

9) **substantiv (nominativ) + prepoziție + substantiv (genitiv) + substantiv (genitiv) + adjectiv:** *comparator pentru măsurarea deflexiunii arborelui cotit*;

10) substantiv (nominativ) + adjectiv + prepoziție + substantiv (nominativ) + adjectiv + articol genitival + substantiv: *materiale combustibile cu propagarea rapidă a flăcărilor, materiale combustibile cu propagarea lentă a flăcărilor.*

V. formule conținând șase elemente:

11) **substantiv (nominativ) + substantiv (genitiv) + prepoziție + substantiv (nominativ) + articol genitival + substantiv (genitiv):** *pompa sistemului de spălare a tancurilor*.

VI. formule conținând șapte elemente:

12) **substantiv (nominativ) + prepoziție + substantiv + articol genitival + substantiv (genitiv) + prepoziție + substantiv (nominativ):** *linia de plutire a navei în balast, tubulatura de evacuare a gazului în atmosferă*.

VII. formule conținând nouă elemente:

13) substantiv (nominativ) + prepoziție + substantiv + adjectiv + prepoziție + substantiv (nominativ) + adjectiv + articol genitival + substantiv (genitiv): *unitate mobilă cu furtun pentru spălarea automatizată a tancurilor*.

Compunerea este un procedeu complex și deosebit de productiv la nivelul vocabularului limbii române. Ilustrările pe baza cărora am alcătuit harta termenilor sintagmă sau a unităților multilexicale din lexiconul naval român sunt o reflectare a gradului înalt de complexitate al acestui proces constructiv.

Suma celor aproximativ cincizeci de formule descrise în acest segment

al capitolului evidențiază atât flexibilitatea vocabularului limbii române cât și bogăția terminologică a domeniului. Formulele exemplificate sunt foarte numeroase și se pot ilustra, la fel de bine, cu doar o singură unitate. Trăsătura lor comună este aceea că includ doar substantive (concrete sau abstracte) și adjective. În capitolul următor vom prezenta formule având în structura lor substantive și nume proprii (de persoane sau de locuri). A se vedea secțiunea 6.3.6 și respectiv 6.3.7.

5.5. Metode de reducere lexicală în terminologia navală

Abreviere este un termen umbrelă, având atât un sens generic cât și unul specific. În sensul său generic, abrevierea denumește o sumă de procedee de creare a cuvintelor noi prin aplicarea unor tehnici de reducere a formei unui cuvânt sau unui amplu termen-sintagmă precum și rezultatul acestui procedeu. Cu sens specific, abrevierea denumește reducerea unui cuvânt la una două sau mai multe litere, fără aplicarea unei reguli stricte.

Abrevierile folosite în terminologia navală română nu acoperă toate metodele de reducere a cuvintelor care operează la nivelul vocabularului comun. În vreme ce, în ansamblul său, vocabularul românesc poate ilustra atât reducerea la litera/literele inițiale, acronimia, anacronimia cât și trunchierea, contractarea, eliziunea și elipsa lexicală, vocabularul naval poate produce doar un număr restrâns al tipurilor de prescurtări ale termenilor supraspecifici de care dispune.

Metodele prin care operează abrevierea la nivelul lexiconului naval producând formule diverse care pot conține de la două până la treisprezece elemente sunt **inițializarea**, **amalgamarea**, **acronimia** și **elipsa lexicală**. Inițializarea și acronimia reprezintă, în esență, versiuni ale abrevierii realizată prin reducerea la inițiale. Diferența dintre acestea este sesizabilă, de cele mai multe ori, doar în limba vorbită unde literele inițiale sunt rostite ca elemente separate ale alfabetului și, respectiv, ca elemente alcătuind un cuvânt (a se vedea cuvântul *laser*). Nu am luat în calcul ortografierea, deoarece *VIP sau IPTANA*, de exemplu, redate cu majuscule, asemeni

inițialismelor de tip *C.V.*, sunt totuși acronime. Fiecare dintre ele având câte trei tipuri de reduceri, sunt mai bine reprezentate decât elipsa lexicală.

Ceea ce surprinde în practica utilizării inițialismelor din navaleza română este hibridizarea dintre elementul autohton și cel naturalizat.

5.5.1. Abrevierea

Terminologia navală română face uz de următoarele tehnici de abreviere a cuvintelor sau a termenilor sintagmă:

(a) reducerea la inițiale a elementelor autohtone a creat simboluri alcătuite din una până la patru litere, conform celor ce urmează:

i) reducerea la o literă:

I < linia de încărcare maximă de iarnă

ii) reducerea la două litere:

F_r < numărul Froude
CA < coloană de apă
CM < compartimentul mașini sau camera mașini
I.L. < linia de încărcare de iarnă pentru lemn de punte
*L.*A. < linii de apă
L.P. < linii de plutire
VL < linia de încărcare de vară pentru lemn de punte
PD < planul diametral

iii) reducerea la trei litere:

CCA < **C**analul de **C**irculație de **A**pă
CFP < **C**entrul de **F**ormare **P**rofesională
PCC < **P**ostul **C**entral de **C**omandă
SPF < **S**erviciul **P**regătirea **F**abricației
SPT < **S**ecția de **P**roiectare și **T**ehnologie

SSP < **S**erviciul de **S**tudii și **P**roiecte
NPA < **N**ave (rapide) pe **P**ernă de **A**er

iv) reducerea la patru litere:

IANL < linia de încărcare de iarnă în Atlanticul de Nord pentru lemn de punte
PGSU < **P**latforme **G**rup **S**ocial și **U**nități
NMTM < **N**ave **M**aritime **T**ransport **M**arfă

(b) preluarea unor inițialisme din limba engleză, ignorându-se echivalentul în limba română:

CCSS = sisteme concentrate de control al navelor
DPS = sistem de porționare dinamică
EMT = propulsor electromagnetic
SSC = catamaran submersibil

(c) adoptarea inițializărilor (de regulă din limba engleză) fără corespondent în limba română reprezentând denumiri ale unor:

i) societăți de clasificare

BV < **B**ureau **V**eritas
DNV < **D**et **N**orske **V**eritas

ii) concepte moderne, teorii, realități, branduri consacrate internațional și/sau servicii implementate în șantierele navale:

DOC (< **D**amen **O**ffshore **C**arrier) = concept
EPC (< **E**ngineering, **P**urchase, **C**onstruction) = contract (de tip) EPC
ERP (< **E**nterprise **R**esource **P**lanning) = software destinat planificării resurselor companiei

HSE (< **H**ealth, **S**afety and **E**nvironment) = departament (și/sau domeniul) HSE

QIF (< **Q**uestion **I**mprovement **F**orm) = tip de formular folosit în procesul de asigurare a îmbunătățirii calității produselor

TCO (< **T**otal **C**ost of **O**wnership) = denumire a unui concept modern recent introdus în vocabularul specializat

TDW / tdw = **t**one **d**ead**w**eight

VIU (< **V**alue **I**n **U**se) = denumire a unui concept modern recent introdus în vocabularul specializat

WRO (< **W**orld **R**obot **O**lympiad) = Olimpiada de robotică internațională

IRPS (< **I**nstant **R**obot **P**rogramming **S**ystem) = denumire a unui concept modern recent introdus în vocabularul specializat

iii) (noi) tipuri de nave

JSS (< **J**oint **S**upport **S**hip) = nava JSS

OBO (< **O**re **b**ulk-**o**il carrier) = folosit ca atare în limba română

OSV (< **O**ffshore **S**upply **V**essels) = preluat în limba română

PSV (< **P**latform **S**upply **V**essel) = preluat în limba română cu forma „nava PSV”

STV (< **S**ail **T**raining **V**essel) = navă școală

AHTS (< **A**nchor **H**andling **T**ug **S**upply **V**essel) = preluat în limba română

ASRV (< **A**ntarctic **S**upply **R**esearch **V**essel) = navă de cercetare și aprovizionare pentru Antarctica

RNLN (< **R**oyal **N**etherlands **N**avy) = navă a RNLN (sau tradus ad literam, Navă a Marinei Regale Olandeze).

Analizând cele de mai sus, se observă că nu există un set de reguli care să stabilească un anume tip de principii sau condiționări în modul de realizare al abrevierilor.

Astfel, în timp ce prescurtarea *CM* rezultă din abrevierea a două lexeme (*camera* sau *compartimentul* și *mașini*), *l* este prescurtarea unei

formule cuprinzând șase lexeme (*linie de încărcare maximă de iarnă*).

De asemenea, am constat că nu există un set minim de reguli care să stabilească folosirea semnelor de punctuație în cazul abrevierilor fie ele tehnice sau nu. Semnalăm, în acest caz, existența unor inițialisme în care apare punctul după fiecare element, cum este *I.L.* (< *linia de încărcare de iarnă pentru lemn de punte*), dar și inițiale fără niciun semn de punctuație, cum este cazul prescurtărilor *CM* sau *VL* (< *linia de încărcare de vară pentru lemn de punte*). Indiferent de motivul aflat la baza flexibilității formării sau al ortografierii prescurtărilor, formele acestea au o mare frecvență de utilizare în limbajul naval.

5.5.2. Acronimia și anacronimia

Acronimele sunt prescurtări ale termenilor-sintagmă care sunt citite ca orice alt cuvânt:

DOC < **D**amen **O**ffshore **C**arrier; nava *DOC*
KOC < **K**uwait **O**il **C**ompany.

Alături de „acronim”, termen cunoscut și larg întrebuințat în limba română, vom folosi denumirea „anacronim” pentru a desemna un acronim demodat și pierdut în umbra istoriei, ca urmare a dispariției conceptului pe care l-a denumit. Exemplele, deși sunt reduse ca număr, nu pot fi ignorate deoarece toate au existat în vocabularul naval activ înainte de anul 1989.

Distingem următoarele categorii structurale de inițialisme și acronime care au devenit anacronime:

(a) formate din trei inițiale:

ALD < **A**cord de **L**ungă **D**urată
CIN < **C**entrala **I**ndustrială **N**avală
CSP < **C**omitetul de **S**tat al **P**lanificării
CTC < **C**ontrol **T**ehnic de **C**alitate

ICM < **I**ntreprinderea de **C**onstrucții **M**etalurgice
IPJ < **I**nstitutul de **P**roiectări **J**udețene
IPO < **I**ntreprinderea de **P**escuit **O**ceanic
IUG < **I**ntreprinderea de **U**tilaj **G**reu
MICh < **M**inisterul **I**ndustriei **C**himice
MIM < **M**inisterul **I**ndustriei **M**etalurgice
MIA < **M**inisterul **I**ndustriei **A**limentare

(b) formate din patru inițiale:

IRTA < **I**ntreprinderea **R**egională de **T**ransporturi **A**uto
IMNG < **I**ntreprinderea **M**ecanică **N**avală **G**alați
MICM < **M**inisterul **I**ndustriilor **C**onstructoare de **M**așini

(c) formate din cinci inițiale:
ICNUT < **I**ntreprinderea de **C**onstrucții **N**avale și **U**tilaje **T**ulcea
ISCIL < **I**ntreprinderea de **S**ârmă, **C**uie și **L**anțuri
MILCM < **M**inisterul **I**ndustriei **L**emnului și **M**aterialelor de **C**onstrucții
ICTCM < **I**nstitutul de **C**ercetare și **P**roiectare **T**ehnologică pentru **C**onstrucții de **M**așini

(d) formate din șase inițiale:
CIUMMR < **C**entrala **I**ndustrială **U**tilaj **M**etalurgic și **M**așini de **R**idicat
MIMUEE < **M**inisterul **I**ndustriilor de **M**așini **U**nelte și **E**chipamente **E**lectrice
INETOF < **I**ntreprinderea **N**avală de **E**lice și Piese **T**urnate din **O**țel și **F**ontă
IPTANA < **I**nstitutul de **P**roiectări **T**ransporturi **A**uto, **N**avale și **A**eriene.

Considerând, în cazul anacronimelor, că trăsătura definitorie a acestei categorii lexicale este desuetudinea, nu am făcut niciun fel de distincție între inițialisme și acronime.

Se regăsesc și în rândul anacronismelor aspecte constructive depistate deja în cazul abrevierilor ca, de exemplu, omiterea unor elemente din

termenul-sintagmă (a se vedea *CSP* sau *ICTCM* din exemplele de mai sus). O altă excepție poate fi identificată în formula *MICh*, unde apare și o minusculă alături de cele trei majuscule.

5.5.3. Acronimizarea lexematică

Procedeul prin care, de regulă, un substantiv sau un adjectiv devine corespondentul unui acronim având un sens nou, nu a suscitat niciun fel de interes în abordările tradiționale ale vocabularului limbii române (Șerban și Evseev 1978, Zugun 2000, Groza 2004). Vom recurge la denumirea de **acronimizare lexematică** pentru a numi acest procedeu de (re)utilizare a vechilor cuvinte îmbogățite cu un sens nou și precizăm că practicarea lui este prezentă de ceva vreme în limba română contemporană.

Acronimizarea lexematică beneficiază de exemple românești care conțin un element al fondului lexical principal, de cele mai multe ori un substantiv (de exemplu, *AC* < **A**lianța **C**ivică, periculosul *ac* înțepător) sau un adjectiv (ca, de exemplu, *PUR* < **P**artidul **U**manist **R**omân, a cărui puritate ideologică sau de o altă natură a putut fi constatată la nivel de individ) dar care, conform explicitărilor parantetice, fie programat, fie întâmplător, sunt în același timp și acronime ilustrând aplicarea metodei de acronimizare lexematică.

Cuvântul *SIGMA*, preluat din vocabularul grecesc nu este numai numele celei de-a optsprezecea literă din alfabetul grecesc, ci a fost preluat în limbajul matematic, unde este folosit pentru a reprezenta abrevierea pentru „suma matematică” și pentru „devierea standard”. În terminologia navală *SIGMA* nu are nicio legătură cu limba greacă ci reprezintă acronimul termenului-sintagmă ***S**hip **I**ntegrated **G**eometrical **M**odularity **A**pproach*, o gamă de nave combatante.

Includerea și utilizarea acestui concept operațional în vocabularul limbii române nu face decât să demonstreze deschiderea către noutate (fie ea și doar lexicală) și modernitatea vorbitorului român, care este capabil să-și folosească spiritul creativ în îmbogățirea vocabularului național.

Întrucât practica a înregistrat și alte exemple, mecanismul acesta ar putea deveni mai popular în viitor.

5.5.4. Amalgamarea

O altă tehnică aplicată mai frecvent în ultimii ani pentru crearea abrevierilor în limba română este **amalgamarea** sau fuziunea. Alegerea unor inițiale din elemente care alcătuiesc termeni sintagmă având ca rezultat un cuvânt nou, de fapt o formă simplificată a unei structuri mai dense, nu este o noutate în vocabularul limbii române.

Nu numai acronimizarea lexematică ci și amalgamarea a fost marginalizată până la omisiune în abordările de natură tradițională ale literaturii lexicologice românești (Șerban și Evseev 1978, Zugun 2000, Groza 2004, Felecan 2004).

Cuvintele rezultate din asocierea inițialelor cu grupuri de litere sunt ilustrate prin unele denumiri de asociații, întreprinderi sau firme, precum:

ANCONAV < **A**sociația **N**ațională a **Co**nstructorilor de **Nav**e din România
ELNAV < reducerea denumirii Întreprinderii Constructoare de **El**ice **Nav**ale
ICEPRONAV < **I**nstitutul de **Ce**rcetare și **Pro**iectare pentru Construcții **Nav**ale
IPRONAV < **I**nstitutul de **Pro**iectări **Nav**ale
MEGA < **M**arine **E**ngineering **Ga**lați.
MENAROM < **Me**canica **Na**vală **Rom**ână
NAVEXIM < **Nav**e **Ex**port **Im**port
NAVIMPEX < **Nav**e **Imp**ort **Ex**port

Singurul exemplu care provine din terminologia constructorilor navali este *SAN* (< **Sa**turare **N**avală), prescurtare care denumește o etapă de lucru în construcția navelor.

5.5.5. Crearea termenilor valiză

Denumirea acestui procedeu de formare a cuvintelor explică fără echivoc existența a două cuvinte care „închid” între ele (asemeni unei valize) un cuvânt nou pentru denotarea unui sens nou. Adoptând acest mod de a „vedea” lucrurile, se poate face ușor distincție între abrevierile rezultate din amalgamare (care vor reduce doar termeni sintagmă, alcătuiți din mai mult de două elemente) și cele cunoscute ca termeni sau cuvinte valiză (alcătuite exclusiv prin compactarea a două elemente lexicale).

Prin eliminarea unor litere sau grupuri de litere din centrul sau extremitățile unui cuvânt se pot obține cuvinte noi, mai ușor de folosit atât în exprimarea orală cât și în cea scrisă, cum se întâmplă cu:

Ro-Pax (< passenger-RoRo vessel) = nava de tip „ferry” pentru transport persoane și mijloace auto;

Ba-tri (< babord-tribord) = formațiune lexicală preferată în exprimarea scrisă.

Exemplele de mai sus confirmă observațiile lui Marcus (2000: 155), conform cărora (1) majoritatea cuvintelor valiză rezultă din asocierea silabelor din prima parte a cuvintelor folosite întrucât în a doua jumătate a lor se regăsesc morfemele non-lexicale și că (2) cel de-al doilea element al formațiunii nou create este egal sau mai mare decât primul. Cercetătorul mai susține și faptul că aceste formațiuni sunt predominante în literatură, unde sunt preferate pentru a sugera sau exprima ironia (Marcus 2000: 156).

Prezența cuvintelor valiză în limbajul științific „este motivată de nevoia de a comprima înțelesurile a două cuvinte în maniera cea mai economicoasă” sau este rezultatul aplicării „principiului minimului efort” (Marcus 2000: 158). În cazul limbajelor inginerești, unde teoria se îmbină cu practica mai mult decât în discursul științific, folosirea cuvintelor valiză servește unei exprimări concise și directe.

Deși cuvintele valiză joacă un rol marginal în lexiconul naval, ele

reflectă funcționalitatea și aplicarea acestui proces creativ în limba română, unde apare descris și sub denumirea de „contaminare” (Iordan 1975: 38).

5.5.6. Trunchierea

Omiterea sau reducerea unei litere sau a unui grup de litere din forma inițială sau cunoscută a unui cuvânt se numește **trunchiere**.

În funcție de locul elementelor care sunt eliminate din cuvântul redus, trunchierea poate să afecteze zona frontală a unui termen, caz în care este vorba de afereză (NUDLR 46).

Pierderea unei silabe din mijlocul cuvântului este cunoscută sub numele de sincopă. Oferim spre clarificare exemplul *biclă* în loc de *bicicletă* sau *lent* și *geral*, folosite în limbajul militar, în loc de *locotenent* și, respectiv, *general*.

Dacă, dimpotrivă, zona afectată de pierdere este cea terminală, atunci se vorbește despre apocopă.

La nivelul terminologiei navale, afereza poate fi exemplificată doar printr-un singur exemplu, iar apocopa prin două. Astfel, *acic*, forma prescurtată a denumirii *ustuacic* sau *ustuaciuc*, desemnează un tip de navă din vremea domnitorului Constantin Brâncoveanu.

Denumirile de mai jos au rezultat în urma pierderii părții finale a fiecărui element din structura unui termen compus:

RO-RO (< roll-on/ roll-off) = tipul de navă RO-RO (sau RoRo);
LO-LO (< lift-on/ lift off) = tipul de navă LO-LO (sau LoLo).

Structural, atât *Ro-Ro* cât și *Lo-Lo* pot fi confundate cu formațiunile de natură reduplicativă (repetând unitatea lexicală alcătuitoare), însă analiza etimologică duce spre o altă interpretare.

Fără niciun exemplu pentru sincopă și cu unul sau două pentru celelalte metode reductive, trunchierea are o frecvență redusă la nivelul lexiconului naval.

5.5.7. Eliptizarea lexicală

Prin **elipsă** înțelegem orice fenomen de „omitere, în vorbire sau în scris, a unor cuvinte care nu sunt necesare pentru înțelegerea comunicării” (NDULR 424).

Astfel, în vorbirea curentă *directorul general* este redus la *generalul*, *directorul adjunct* la *adjunctul*, *locțiitorul comandantului* la *locțiitorul*, *permisul de vânătoare* (*de pescuit*, *auto*) la *permisul*, *campania electorală* sau *campanie agricolă* la *campanie*, *Coca-Cola* este redusă la mai simplul *cola*, iar *Pepsi-Cola* la *pepsi*. Cum reiese din aceste exemple, cuvintele omise din construcțiile binomiale pot fi atât primul cât și cel de-al doilea element.

Și în terminologia navală sunt înregistrate astfel de omisiuni la nivelul sintagmelor, cum ar fi următoarele:

- *maestru* > *arbore maestru / cuplu maestru*;
- *navă-barc* > *barc*;
- *navă de transport transoceanic* > *transoceanic*;
- *tanc petrolier* > *petrolier*;
- *navă de transport pasageri* > *pasager*;
- *puntea teugă* > *teuga*;
- *puntea dunetă* > *dunetă*;
- *platforma de foraj maritim* > *platforma.*

Este de remarcat și faptul că echivalentul obținut prin reducerea lexicală nu produce un element de noutate ci este deja un cuvânt existent în fondul lexical principal al limbii române, dar care, prin valoarea semantică nou asumată, își pierde rolul său inițial. Astfel, vechiul adjectiv este folosit atât cu valoarea lui cunoscută și, în același timp, apare și ca substantiv comun.

Forța aceasta de adaptare lexico-semantică oglindește flexibilitatea limbii române de a atribui cuvintelor capacitatea de schimbare a regimului sau rolului lor gramatical.

5.5.8. Termenii sintagmă, rezultate ale hibridizării

Termenii sintagmă au făcut obiectul unei abordări mai aprofundate în secțiunea 5.4.2., unde sunt prezentate tipologii ale acestor formațiuni, precum și diversele lor tipare structurale. Folosite în terminologia sudurii, o serie de denumiri ale procedeelor proprii acestui domeniu, care au fost adoptate din limba engleză, sunt aplicate și în construcția de nave. Ca urmare, denumirile lor au fost preluate și de constructorii navaliști, unde, alături de alte elemente lexicale, formează un tot cu sens bine determinat și, din perspectiva lingvistică, reprezintă categoria termenilor hibrid. Astfel, denumirile procedeelor de sudare care au fost sau încă (mai) sunt întrebuințate în șantierul naval sunt prezentate pe scurt în tabelul următor:

Tabel 5. 15. Unități multilexicale hibride

Abreviere	Sens în limba de origine	Sens în limba română
SMAW	shielded metal arc welding	sudare manuală cu arc electric, cu electrod învelit
GMAW	gas-shielded metal arc welding	sudare cu arc electric, cu electrod fuzibil în mediu de gaz activ
GTAW	gas tungsten arc welding	sudare cu arc electric în mediu de gaz inert, cu electrod de tungsten (wolfram)
WIG	Wolfram-Inertgasschweißen	sudare cu tungsten (wolfram)
MAG	metal active gas welding	sudură MAG cu sârmă plină
MMA	manual metal arc welding	sudură cu electrozi înveliți

Denumirile abreviate care au o formulă hibridă nu sunt deosebit de numeroase în terminologia navală. Se poate observa din cele de mai jos că abrevierile pot îndeplini un rol denominativ, atunci când reprezintă reduceri ale unor termeni-sintagmă, cum ar fi de exemplu: *NPA* sau *CFP*, sau un rol de calificativ, în structuri de tipul *sudură MAG cu sârmă plină* sau *sudură MAG cu sârmă tubulară*.

5.6. Concluzii

Acest capitol a demonstrat relevanța procedeelor de formare a cuvintelor la nivelul vocabularului limbii române și impactul lor asupra terminologiei navale.

Alături de cuvintele simple s-au regăsit derivările prin prefixare, sufixare și parasinteză, cuvintele compuse, precum și termenii sintagmă sau cei de tip hibrid.

Afixarea și compunerea sunt metodele cele mai productive de formare a cuvintelor la nivelul limbii române. Interpretarea acestor două procedee în limitele terminologiei navale arată că afixarea nu este deosebit de productivă, dar indică un echilibru în folosirea celor 11 prefixe și 10 sufixe identificate în unitățile bazei noastre de date.

Compunerea sau descrierea structurală a termenilor sintagmă din lexiconul naval demonstrează nu numai productivitatea terminologică și capacitatea de adaptare ci și flexibilitatea lexemelor existente, care pot fi incluse în tipare noi, precum și ospitalitatea nelimitată față de naturalizări.

Rolul abrevierilor pare să fie la fel de important în terminologii ca și în vocabularul general al limbii române. Astfel, pe lângă dicționarele de abrevieri ale limbii române (DALR, DAS și DARS), există lucrări care descifrează abrevierile din diverse terminologii ca, de exemplu, cea din informatică (Rău 1998) și din medicină (Carp, Andreescu și Carp 1991).

Deși nu sunt acoperite toate tipurile de trunchiere (ca, de exemplu, sincopa) și nici alte metode de prescurtare (ca, de exemplu, eliziunea), totuși abrevierile apar foarte des în discursul naval.

Referirile la această clasă de cuvinte au avut în vedere atât tehnicile de (pre)scurtare a unităților multilexicale cu înțeles bine delimitat cât și distincțiile proprii stilisticii lingvistice. Astfel, în timp ce anacronimele țin exclusiv de stilistica lingvistică (atunci când sunt folosite pentru scopuri denotative și/sau informative și deci nu au nicio tangență cu limba veche) sau de lingvistica istorică, acronimizarea lexematică reprezintă un caz de interdisciplinaritate, unde stilistica se îmbină cu creativitatea lexicală.

În cazul navalezei se poate vorbi despre paralelisme ale productivității, mai mari, în cazul derivării, al compunerii și al abrevierii, sau mai mici, în cazul amalgamării, al trunchierii sau al elipsei lexicale. Singurele particularități ale terminologiei navale sunt abrevierile de tip „barbarisme” și termenii hibrizi, care asociază elemente autohtone și neautohtone în perimetrul uneia și al aceleiași sintagme.

Capitolul 6.

Dincolo de cuvinte și termeni

6.1. Observații preliminare

Încercând să aflăm ce se ascunde în spatele cuvintelor și al termenilor, am descoperit noi valențe ale vocabularului naval. Pe lângă asemănări și relații de înrudire ale formelor și înțelesurilor unor unități lexicale, am depistat deosebiri aparent minore, fie ca formă, fie ca sens, dar având un grad de consistență imposibil de ignorat. Am relaționat nume proprii (de persoane sau de locuri[1]) cu termeni-sintagmă și, invocând istoriografia lingvistică, am făcut unele sublinieri privind plasarea „metaforei” în peisajul vast al lexicologiei.

Acest capitol propune un alt mod de prezentare a clasicelor observații sau concluzii generale care închid orice studiu lingvistic, terminologic sau de o altă natură. Direcțiile urmărite în aceste note de final par să contrazică, pe alocuri, unele aspecte ale navalezei care au fost abordate în capitolele anterioare. Astfel, în cazul navalezei, se poate vorbi atât despre aspecte lexicale sau terminologice proprii unor limbaje profesionale mai mult sau mai puțin înrudite cât și despre aspecte proprii doar acestui limbaj specializat. Cel mai important dintre toate este acela că, în cazul navalezei, se poate vorbi nu numai despre o taxonomie sau despre relațiile semantice

[1] Împărtășind admirația pentru tradiționalismul lingvistic, am recurs la sintagmele folosite de Alexandru Graur în două dintre lucrările sale, respectiv: *Nume de persoane* (1965) și *Nume de locuri* (1972).

ale navalismelor ci și despre transformările prin care cuvintelor din fondul lexical românesc li s-au atribuit sensuri noi. Dacă, de cele mai multe ori, se susține migrarea cuvintelor unui domeniu specializat către un altul (Sandiuc 2016b), sau către vocabularul comun (Bidu-Vrănceanu 2007), în acest capitol vom prezenta ilustrări ale migrărilor în sens invers.

La nivelul relațiilor lexicale și/sau semantice, am identificat conexiuni interlexicale care au fost investigate mai puțin, dat fiind faptul că, aparent, ele nu sunt caracteristice terminologiilor. Astfel, pe lângă sinonimie și antonimie am explorat polisemia și paronimia. Dacă sinonimia se bazează pe asemănarea semantică a lexemelor, antonimia se bazează pe opoziția lor semantică.

Spre deosebire de sinonimie și antonimie care sunt înrudiri de natură interrelațională, un cuvânt fiind analizat prin raportare la un altul, polisemia este, prin definiție, o trăsătură individualizantă deoarece un cuvânt poate avea nu numai unul ci o sumedenie de înțelesuri. În plan terminologic însă, plasarea polisemiei pe harta terminologiilor contrazice definițiile prin care conceptul de „termen” se deosebește de conceptul de „cuvânt”. Cu toate acestea, practica și literatura domeniului consemnează și dovezi ale existenței polisemiei în limbajele funcționale (Rizea 2009; 2010). Cât despre paronimie susținem că această relație a fost cel mai adesea neglijată atât de lingviști cât și de terminologi.

În linii mari, cercetările exploratorii ale navalezei dezvoltate prin acest proiect, au permis formularea unor concluzii ce confirmă atât aspecte generale cât și particularități ale vocabularelor profesionale prezentate în literatura de specialitate.

6.2. O tipologie semantică a termenilor navali

Analizele efectuate confirmă bogăția lexico-semantică și interrelațională a vocabularului specific domeniului naval. Imaginile diverselor monografii (Gardiner 1995), consemnări istorice (Casson 1964; 1994), atlase de nave (Güleryüz 2004), istorii ale bătăliilor navale (Allen 1852) sau ale cuceririlor

maritime (Lavery 2017) reprezentând ambarcațiuni, înfățișează o bogăție de construcții, pornind de la cele mai simple modele (cum ar fi, de exemplu: monoxilele sau plutele) și sfârșind cu portavioanele. Cu toate că domeniul arhitecturii navale și cel al construcțiilor navale au atins, odată cu realizarea acestui tip de navă, cel mai înalt grad de complexitate și tehnicitate, terminologia navală nu a înregistrat același ritm de creștere și evoluție.

Chiar dacă, de-a lungul timpului, la bordul navei s-au instalat dotări tot mai sofisticate, care au impus includerea în echipaj a unor noi specialiști, terminologia aferentă acestora nu aparține exclusiv domeniului naval și, prin urmare, nu se poate subsuma nivelului (supra)specific al lexiconului. Compilarea rezultată din explorarea lexico-semantică a glosarului descris în Anexele 2 și 3 a evidențiat prezența dominantă a substantivelor comune care denumesc, de cele mai multe ori, obiecte și doar arareori ocupații, meserii sau profesii. Verbele care descriu activități legate de arhitectura navală și de construcțiile navale sunt de nivelul zecilor, în vreme ce, de exemplu, denumirile de ambarcațiuni depășesc, în limba română, totalul de o sută. Fiind atât de numeroase și având structuri deosebit de diverse din punct de vedere lingvistic, denumirile de ambarcațiuni reprezintă prima tipologie semantică a terminologiei navale din analiza de față.

Considerat și din perspectiva economică și din cea istorică, patrimoniul flotei românești reprezintă o moștenire culturală, tehnică și manufacturieră a cărei valoare este greu exprimat. Dacă prin flotă înțelegem „totalitatea navelor, mijloacelor auxiliare și de asigurare puse sub conducere unică, avînd o anumtă destinație (pentru război, comercială, de pescuit și tehnică)” (DEM 212), vom fi în măsură să apreciem dificultatea valorizării acestei moșteniri. Ne vom limita la doar două situații care fac referire la flota românească, unde se precizează că:

> „La sfârșitul anului 1989, flota de pescuit oceanic a atins punctul maxim de dezvoltare, însumând 62 de nave, din care: 48 nave trauler congelatoare, 12 nave frigorifice de transport, 2 tancuri petroliere” (DEM 211).

Conform statisticii avansate de Lloyd's,

> „în perioada 1985-1990, România se situa pe locul 7 în grupa țărilor cu nave trauler de peste 2500 TRB și pe poziția 5 în grupa țărilor deținătoare de nave frigorifice de transport”
>
> (DEM 211).

De la punctul său maxim de dezvoltare, înregistrat de flota românească de pescuit oceanic la sfârșitul anului 1989, până la declinul său total nu a trecut nici măcar un deceniu. Astfel:

> „în anul 1990, flota [...] și-a restrâns activitatea la nivelul unei singure zone: platforma continentală a R.I. Mauritania, activitate care a încetat în ianuarie 1993. În perioada 1994-1997, s-a pescuit numai cu trei nave trauler, iar din martie 1997 a încetat, practic, orice activitate a flotei românești de pescuit oceanic”
>
> (DEM 211).

Totuși, din perspectiva contemporaneității lingvistice încă se mai poate face un calcul estimativ al acestui patrimoniu. Chiar dacă ne vom limita doar la denumirile claselor și subclaselor de nave sau, pe scurt, la nomenclatură, ținând cont de rezultatele analizei calitative, putem distinge următoarele categorii lexicale:

(a) arhaisme sau termeni istorici, care au fost neglijați atât de lexicografi cât și de terminografi;
(b) termeni aflați în circulație în ultimul veac;
(c) termeni creați după căderea comunismului.

Nomenclatura navală constituie segmentul cel mai bogat al limbajului folosit de arhitecții și constructorii de ambarcațiuni, care distinge patru categorii de denumiri ale: (1) ambarcațiunilor, (2) echipamentului de bord,

(3) topografiei navei și (4) acțiunilor care premerg darea navei în exploatare. Prezentarea lor descrescătoare respectă această clasificare.

(1) Denumiri de ambarcațiuni

Dintre cele aproximativ o sută de denumiri ale tipurilor de ambarcațiuni cunoscute în limba română, incluse în Anexa 2 a acestei monografii, am selectat câteva exemple pentru a face distincție între: (i) denumirile de origine neautohtonă (atât cele adoptate cât și cele naturalizate) și (ii) denumirile formate cu ajutorul sufixelor. La nivelul unităților neautohtone, se face distincția între cuvinte adoptate, având ortografia din limba originară, și cele naturalizate, care poartă semnele procesului de „românizare”, prezentând forme de singular și plural specifice limbii române, precum și forme articulate și/sau nearticulate, atât la singular cât și la plural.

Tabelul 6.16. Ambarcațiuni cu denumiri de origine străină

Denumiri adoptate	**Denumiri naturalizate**	
dreadnought (< engl.)	*craieră* (< engl. *crayer*)	*trauler* (< engl. *trawler*)
clipper (< engl.)	*drifter* (< engl. *drifter*)	*joncă* (< Extremul Orient)
balik kaygi (< tr.)	*felucă* (< it. felluca)	*feribot* (< engl. *ferry-boat*)
bac (< fr.)	*fregată* (< fr. frégatte)	*lugher* (< engl. *lugger*)
boom (< ar.)	*feribot* (< engl. *ferry-boat*)	*cargobot* (< engl. *cargoboat*)
brander (< tr.)	*corvetă* (< fr. *corvette*)	*schif* (< engl. *skiff*)
shelterdeck (< engl.)	*bric* (< fr. *bric*)	*seram* (< tr. *çeram*)
drakkar (< tr.)	*goeletă* (< fr. *goélette*)	*șalupă* (< tr. *șalopa*)

La rândul lor, denumirile formate cu ajutorul sufixului *-ier*, sunt argumentate prin denumirile de nave inspirate de tipul de încărcătură sau scopul pentru care a fost destinată nava. Astfel, putem ilustra denumiri precum: *animalier*, *bananier*, *butanier*, *cablier*, *carbonier*, *metanier*,

negrier, *petrolier*, *mineralier* și *vrachier*. Deși din punct de vedere structural conțin același sufix, unele cuvinte nu pot fi subsumate acestei grupe sufixale deoarece sufixul în cauză fie nu are același sens ca în majoritatea celorlalte cazuri, fie rădăcina are un etimon diferit, provenind din substantivele proprii. Astfel, *animalier* și *bananier* sunt adjective convertite în substantive, iar denumirile *sardinier* și *caphornier*, în ciuda aceleași terminații, sunt toponime care provin de la numele geografice *Sardinia* și *Capul Horn*.

Construită cu ajutorul aceluiași sufix, *velier* este denumirea prescurtată a formulei *navă cu vele* (sau pânze), cunoscută mai mult cu numele românesc *corabie*, vas mare cu pânze, folosit în trecut pentru transport și pentru acțiuni militare (DEX1 196). Un alt exemplu de denumire în care apare sufixul *–ier* este *polier*, termen generic folosit pentru nave antice având mai mult de trei rânduri de nave sau *boejier*, tip de velier olandez, cu fundul plat (DEM 71), ambele denumiri de origine străină preluate ca atare.

Sufixul apare și în cazul unor termeni care nu denumesc tipuri de nave, cum ar fi, de exemplu, *corăbier*, termen generic aplicat oricărui individ aflat la bordul unei corăbii, sau *bajoaier*, cuvânt cu două sensuri, unul propriu domeniului cuprinzător al construcțiilor, respectiv (1) perete lateral al unei ecluze și celălalt specializat, (2) perete de doc uscat (DEM 45).

Pentru sufixul *–or* găsim denumiri de tipuri de nave, precum: *balizor*, *crucișător*, *împingător*, *puitor* (de mine), *salvator*, *dragor*, *distrugător*, *spărgător* (de gheață), *torpilor* și *transportor*.

Mai puțin întâlnită decât cele discutate deja, formațiunea *–ină* apare în sufixări, precum: *balansină*, *barbotină*, *barchentină, brigantină*, *pletină* și *pilotină*.

Terminologia navală cuprinde un număr mult mai mic de elemente lexicale specifice, care pot fi grupate în denumiri ale:

(1) unor piese, echipamente și instalații de bord: *gruie*, *timonă*, *vinci*, *troță*, *cardan*;

(2) **elementelor de topografie a navei:** *chilă*, *lăcrimar*, *lăcrimară*,

paiol, *varangă*;

(3) **unor operațiuni sau proceduri efectuate fie în timpul construirii navei, fie la bord:** a *bricui*, *a călăfătui*, *a crăițui, a dămfui, a pitura* (*a acoperi cu pitură*).

Tipologia semantică a termenilor navali este oarecum rarefiată căci privește doar nivelul superior al piramidei prezentate în Figura 4.2, acolo unde se plăsează doar 9% din întregul vocabular specializat. Preferința pentru acest nivel se justifică prin natura exclusivă a abordării monografice, ca atare.

6.3. Frăția cuvintelor

Repetitivitatea lexicală sau terminologică tinde să devină un fenomen tot mai acceptat în studiile specifice. Fără a lua în calcul natura criteriului justificativ, care poate fi etimologică, istorică, formală sau culturală, atât dubletele, sinonimele și cuvintele polisemantice, metaforele, specializările de sens sau elipsele cât și eponimele sau toponimele sunt forme evidente ale acestei repetitivități. Bogăția manifestărilor repetitivității aduce cu sine și dezavantajul asemănărilor formale care pot crea confuzii. În secțiunile următoare vom face precizări și completări privind diversele aspecte ale formelor repetitivității.

Cuvintele și expresiile unei limbi, precum și cele ale unui lexicon profesional subsumat respectivei limbi, sunt deseori înrudite între ele tot așa cum plantele, insectele, păsările sau oamenii sunt înrudiți, prin legături vizibile sau ascunse, mai strânse ori mai slabe, explicabile și evidente sau inexplicabile și de nepătruns. Nici termenii nu pot face excepție: au și ei rude mai apropiate sau mai îndepărtate.

Legăturile dintre termeni, sau cele dintre termeni și cuvinte sau dintre cuvinte și expresii multilexicale pot fi descrise fie la nivelul formei, fie la nivelul sensului. La primul nivel, cel al formei, cuvintele și termenii pot avea două sau trei forme diferite, situații în care literatura de specialitate

discută despre dublete sau triplete lexicale, respectiv perechile sau triourile formale ale unui singur concept sau ale unui obiect. La fel stau lucrurile și în cazul celuilalt nivel, cel al sensului, unde un cuvânt sau un termen poate avea mai multe înțelesuri.

6.3.1. Dublete și triplete lexicale

Studii de istorie a limbii (Baugh și Cable 2003, Algeo 2010) vorbesc despre „dublete" și „triplete" lexicale atunci când se referă la cuvinte înrudite care provin din limbi diferite, cum ar fi, de exemplu: *inimă* și *cord*, *gât* și *grumaz*, *plămân* și *pulmon*, *sfârșit* și *final*, *epistolă*, *misivă* și *scrisoare* sau *veste*, *știre* și *noutate*. Cu toate că am făcut referiri la etimologia dubletelor și tripletelor și în capitolul 4, revenim asupra fenomenului lingvistic deoarece, pe lângă cauzele etimologice discutate deja, există și alte motive care au produs astfel de unități terminologice.

Chiar dacă în terminologia navală dubletele sau tripletele etimologice sunt relativ reduse la număr, lista deschisă în capitolul 4 poate fi extinsă cu alte denumiri, ca de exemplu: *bulge* (din limba engleză) și *contracarenă* (termen compus: *contra* < latină + *carena* < latină), *cală* (de origine italiană) și *etambreu* (de origine franceză), *castelatură* (termen derivat din *castel* < latină + *-ură*, sufix din limba latină) și *suprastructură* (termen naturalizat din englezescul *superstructure*, format din prexiful de origine latină *super-* și substantivul comun de origine latină *structura*), *caiac* (din vocabularul eschimoșilor) și *baidarcă* (cu forma originară *baidarka*, cuvânt împrumutat din limba rusă), *cearmuc* (denumire preluată din limba turcă) și *canistrelă* (denumire din limba italiană) și *snau* (din limba engleză), cu echivalentele lui semantice *senau* și *senault* (aparent construite în franceză după forma *snow*, din engleză), precum și perechea *șnaiva* și *snou*, preluate din limba rusă.

Cercetarea noastră a identificat perechi de cuvinte care au o altă proveniență decât cea etimologică și care oglindesc atât flexibilitatea cât și variabilitatea formală a cuvintelor sau termenilor. Astfel, dubletele și, în

cazuri mult mai rare, tripletele pot fi atât rezultatul modificărilor lexicale cât și al celor fonetice sau ortografice:

(1) dublete rezultate din trunchiere:

ambarcație = ambarcațiune | *marangozie = marangozerie*

(2) dublete fonetice:

abitaclu = habitaclu
arbor = arbore
balsa = balza
barbotin = barbotină
buhaz = buaz
cargobot = cargou
coter = cuter
craniță = graniță
eleșteu = heleșteu
flipot = flibot
galiot = galiotă
gajeta = gaheta
loch = loh
mațagon = marțagon
paiol = paniol
puntal = pontil
seram = ceram
șaic/şaici (< tr.) = *șeic / şeici*
șaică = șeică (pl. *șeici*)
șaik = șaikă
șebec = cebec
tambuchi = tambuchiu

(3) dublete ortografice:

*caic = caik**(brâncovenesc)/pl. *caice*
dhow = dau
flută = fleută
șaică = șaikă (pl. *șaikale*)

(4) triplete lexicale:

fanal = fanar = felinar
penteconteră = penteră = perama
șaland = șalandă = șalander
quinqueremă = cvincveremă = penteră

*ustăciuc** (brâncovenesc) = *ustuaciuc* = *ustuacic*

O situație terminologică de excepție este denumirea de origine turcă a unui tip de ambarcațiune. Astfel, naturalizată și cu formă dublă, la singular, atât pentru genul masculin cât și pentru genul feminin, *șaic* sau *șaică* are și variantele ortografice *șaic* / *șaik,* precum și variantele fonetice *șaic* / *șeic*, pentru masculin și *șaică* sau *șeică* pentru feminin. Pe lângă aceste forme am regăsit și dubletele formei de plural, specifice fiecărui gen:

șaic vs *șaici*
șaikă vs *șaikale*
șeic vs *șeici*

În cazul tripletelor, am putut identifica formule în care elementul fonetic se suprapune parțial pe elementul ortografic (a se vedea *fanal* vs *fanar*) sau în care criteriul distinctiv este genul gramatical (a se vedea *șalandă*, pentru feminin și *șaland/er*, pentru neutru).

Fenomenul frecvent al repetitivității lingvistice poate îmbrăca, la nivelul terminologiei navale atât forme vizibile în planul lexical, cu variante ortografice și fonetice, precum și forme invizibile în același plan lexical, cum este cazul sinonimelor, perechi sau serii de cuvinte diferite ca formă dar (foarte) apropiate ca înțeles.

6.3.2. Sinonime

În lingvistica, stilistica și lexicografia românească fenomenul sinonimiei a fost studiat și popularizat în mod susținut, atât prin diverse articole, studii, capitole ale unor cărți care au contribuit la dezvoltarea cercetării de profil sau proiecte de cercetare, cât și prin dicționarele de sinonime. Nu putem susține același lucru și în cazul terminologiei sau al terminografiei deoarece studiile terminologice rareori fac trimitere la sinonimie, iar terminografia nu a produs încă un volum dedicat limbajelor navale (fie al arhitecturii, fie

al construcțiilor navale).

Prin analiză comparativă, am identificat dublete și triplete sinonimice, exprimate printr-un singur cuvânt sau prin sintagme formate din două până la patru cuvinte. În lista următoare se regăsesc atât perechile cât și liniile sinonimice exprimate prin cuvinte sau sintagme.

(1) cuvinte sinonime

buiol = *ghiordel*
carenaj = *carenare*
carenă = *opera vie*
catarg = *arbore*
cârmaci = *timonier*
dieră = *biremă* (navă antică cu două rânduri de rame)
duneta = *castel pupa*
eșantionaj = *eșantionare*
flotabilitate = *plutire*
galeasă = *galeră comercială*
insubmersibilitate = *nescufundabilitate*
lemn sfânt = *gaiac*
pânză = *velă*
polieră = *poliremă*
pontil = *puntal*
slup = *sloop*
stabilitate = *stare de plutire*
stern = *etambou*
tacadă = *tacar*
teuga = *castel prova*
trechandiri = *trihandin*
trieră = *triremă*
troță = *cârmă*
valvulă = *supapă*

(2) sintagme sinonime

cală seacă = *doc uscat*
gură de om = *gură de vizitare*
savură = *balast* = *lest*

(3) triplete sinonime

cin = *ciobacă* = *monoxilă*
corp = *coajă* = *cocă*
ghibră = *etravă* = *ștern*
chei (termen livresc) = *cheu* (construcție hidrotehnică) = *splai*

arbor (termen istoric) = *arbore* (termen învechit) = *catarg* (termen modern)
bastardă = *patronă* = *capitană*
ghibră = *etravă* = *ștern*
penteră = *quinqueremă* = *cvincveremă*
taie-val = *taie mare* = *piciorul etravei* (partea de etravă de la nivelul liniei de plutire, cu care o navă în marș despică apa cf. LMER, 176)

(4) cvadruplete sinonime

linia Plimsoll = *linia internațională de încărcare* = *linia de plutire* = *linia de apă*
ancoră = *mâță* = *palmă* = *urs*
eșantionaj = *eșantionare* = *deltă negativă* = *dimensionarea osaturii*

În planul sinonimiei, nomenclatura navală pune în paralel, de cele mai multe ori, denumiri vetuste și denumiri moderne (ca de ex.: *gai* vs *braț*, *catarg* vs *arbor*, *ștem* vs *etravă* sau *troță* vs *cârmă*).

În același context, se pot observa denumiri proprii limbajului științific, care conviețuiesc alături de forme din registrul popular al limbii (ca, de exemplu, *flotabilitate* vs *plutire*, *marsiliană* vs *gagalî*, *manila* vs *abacă* sau *insubmersibilitate* vs *nescufundabilitate*).

La polul opus, în cele mai rare dintre cazuri, denumiri ale limbajului elevat coabitează cu arhaisme, cum ar fi cazul perechilor: *delfineră* și *martingală* sau *ambolet* și *nisipar*.

6.3.3. Antonime

Seria perechilor de cuvinte cu sens opus, de tipul *plus-minus*, *alb-negru, bun-rău* sau *cald-rece* nu a constituit un subiect de interes în analizele terminologice. Nu ne vom înscrie în linia generală deoarece în ansamblul vocabularului naval există perechi de cuvinte care exprimă următoarele tipuri de opoziții:

(1) **topografice:**

babord vs *tribord*
prova vs *pupa*
opera vie vs *opera moartă*
forepic vs *afterpic*

(2) **condiții sau stări ale navei**

stabilitate vs *instabilitate*
submersibilitate vs *insubmersibilitate*
scufundabilitate vs *nescufundabilitate*

Ca și în cazul antonimelor din vocabularul comun și în terminologia navală există perechi de cuvinte în relație antonimică exprimată fie prin unități lexicale care au forme diferite (*prova-pupa*), fie prin prefixe exprimând opoziția semantică (*stabilitate-instabilitate*).

6.3.4. Polisemisme

Conform definiției din capitolul al doilea, noțiunea de „termen” este incompatibilă cu manifestări ale fenomenului de polisemantism, adică înglobarea mai multor sensuri în cazul unui singur cuvânt. Acceptarea prezenței polisemiei în terminologie ar însemna invalidarea definiției noastre de lucru, care descrie noțiunea de „termen” ca fiind „cuvântul cu un singur sens”. O astfel de definiție tinde să devină ideală deoarece literatura de specialitate cuprinde analize și referiri la termeni cu mai multe înțelesuri. Și practica arată că există excepții, chiar dacă acestea se manifestă fie și numai la nivelul terminologiei navale. În acest sens, vom expune, în continuare, nu numai cazuri de bisemantism sau trisemantism ci și de polisemantism.

Fenomenul de bisemantism are o frecvență redusă la nivelul navalezei, dar poate fi ilustrat prin termenii din tabelul următor:

Tabelul 6.17. Termeni cu două sensuri (explicațiile sunt preluate din DEM)

Termen	**Sensuri**	
	1	**2**
bajoaier	perete lateral al unei ecluze	perete de doc uscat
balenieră	orice navă destinată vânătorii de balene	barcă de serviciu cu motor sau rame
brigantină	velier de mici dimensiuni, cu două catarge	velă trapezoidală la arborele artimon
torpilor	navă militară rapidă, de dimensiuni mici destinată atacului cu torpile	persoană care manevrează torpilele
corsar	tip de navă	persoană
carină	chila unei dube sau lotci, prelungită cu coarne spre prova și pupa	chila navei (în uz la începutul sec. al xix-lea)
etambreu	gaură în punte prin care trece un arbore	dispozitiv la pupa navei
manevrabilă	care poate fi manevrată fără dificultate (adjectiv)	(zonă, spațiu) în care se poate manevra
paiol	pardoseală de protecție în încăperile unei nave (NDULR 963)	piese de lemn montate pe fundul unei nave pentru a proteja mărfurile de umezire
pasager	tip de navă	persoană
pantaloni	înveliș cilindric care prelungește bordajul navei și înfășoară axul elicei	conductă de dimensiuni mari care leagă căldarea de coș
salvator	tip de navă	persoană
shelterdeck	punte aflată deasupra punții principale, fără închideri etanșe, ceea ce face ca nava să beneficieze de anumite scutiri de tonaj	navă care se află pe o astfel de punte
trihandin	tip de cocă	tip de navă

Încapsularea a trei sensuri într-un singur lexem ilustrează caracteristica semantică denumită trisemantism.

Tabelul 6.18. Termeni cu trei sensuri

Termen	Sensuri		
	1	2	3
balsa	arbore care crește în pădurile sud-americane	plută de bușteni de balsa folosită în America de Sud	ambarcațiune cu o singură velă, confecționată din lemnul acestui arbore și folosită de peruani în regiunea de coastă a țării lor (DEM 49)
berlină	lotcă sau barcă mare folosită în trecut pe Nistru	șlep fără propulsie proprie folosit pe Nipru	baidac sau semibaidac folosite pe Nistru și Nipru
bombardă	armă de foc asemănătoare tunului	navă cu vele folosită mai ales în sec. XVII-XVIII, ca navă purtătoare de artilerie	velier cu doi arbori folosit doar pentru transport, pescuit etc. reprezentând bombarda modernă
caic	denumire veche folosită pentru orice barcă sau luntre	ambarcațiune de la bordul unei galere	navă de cabotaj cu greement variabil, folosită în Levant și M. Neagră
corsar	marinar care practică războiul de cursă	navă a unui corsar	denumire improprie dată, în perioada interbelică, navelor de război, care atacau în special navele comerciale (DEM 139)
cuarterdec	structură în treaptă la pupa	puntea din pupa arborelui artimon	puntea castelului pupa în prova dunetei
lemn mort	piese de legătură între etrava/ etamboul unei nave din lemn și chilă	porțiune a corpului navei între chilă și etambou	porțiune de catarg care nu are vele (DEM 298)

Trisemantismul, sau cumularea a trei sensuri mai mult sau mai puțin

înrudite, este o manifestare semantică mai rară decât bisemantismul. Tabelul următor conține șase unități lexicale și o sintagmă care au dezvoltat noi înțelesuri. Astfel, *bombardă*, denumirea unei nave de luptă, capătă o utilizare mai largă denumind orice navă cu vele purtătoare de artilerie, specifică secolelor al XVII-lea și al XVIII-lea. Compusul *lemn mort* ilustrează folosirea metaforei pentru umplerea lacunelor denominative. Fără a mai ține seama de evoluția istorică a exemplelor, am consemnat în Tabelul 6.18 alte câteva cazuri de trisemantism.

Tabelul 6.19. Verbe trisemantice și polisemantice

Termen	Sensuri			
	1	2	3	4
a arma	a monta pe o navă, după lansare, toate instalațiile necesare	a pregăti pentru tragere un tun ori un tub lanstorpile sau a pregăti pentru manevră un cabestan, o sondă mecanică etc.	a face să intre în barcă armamentul și a duce la bord toate obiectele de armament	a încadra o navă cu echipaj și a o înzestra cu toate obiectele necesare exploatării (DEM 33)
a satura	a aduce fizico-chimic sau tehnic în stare de saturare	a monta pe o navă o serie de elemente parțiale sau complete ale instalațiilor și altor specialități (amenajări etc.)	a completa dotările unei nave cu elemente parțiale sau complete ale instalațiilor și a altor specialități (prin sudare pe corpul acesteia)	

Mult mai redus cantitativ, polisemantismul este trăsătura semantică prin care se indică un număr de peste trei sensuri atribuite unui cuvânt. Poate și nu poate fi confundat cu specializarea de sens, care va fi discutată într-o secvență următoare. Există cazuri în care sensurile asimilate arată o specializare (a se vedea *tartană* sau *tanc*) la fel de bine cum există cazuri unde sensurile diferă prin semnificat, care poate fi o persoană sau un obiect (conform exemplului *cărbunar*).

Tabelul 6.20. Substantive polisemantice

Termen	Sensuri			
	1	2	3	4
cărbunar	navă pentru transportul cărbunilor în vrac	navă care arde cărbuni la căldări	marinar care aduce cărbunii din buncăr la căldare	(arg.) pe navele cu vele, ofițer în al cărui cart vântul este slab sau nefavorabil
tartană	navă de luptă și comerț, cu o singură punte și două sau trei catarge cu vele, folosită în Evul Mediu în M. Mediterană	navă ușoară de luptă cu vele, având două catarge și câteva tunuri, folosită în sec. al XVIII-lea	navă mică cu vele latine, folosită de turci	navă de cabotaj italiană, cu vele triunghiulare de tip arab (DEM 489)
tanc	rezervor pentru lichide	rezervor în interiorul corpului rezistent al submarinelor, în care se introduce apă de mare	rezervor cilindric pe cabliere, în care se transportă cablul submarin	petrolier (DEM 488)
cală	construcție prevăzută cu o platformă (plan înclinat) pentru ridicarea navelor în vederea construcției, reparației, întreținerii carenei ș.a. și lansarea lor la apă	spațiu sub puntea unei nave cu vele, în care se încarcă marfă	spațiul dintre ultima punte și fundul navei, unde se află, de regulă magaziile cu materiale necesare bordului	(impropriu) hambar

Termenii folosiți până la sfârșitul anului 2018 au fost fie moșteniți, fie

creați pe un fundal liber de orice constrângeri formale sau semantice. Este adevărat, preocuparea susținută pentru crearea celor mai bine produși termeni a fost dezvoltată și mai mult odată cu apariția specialiștilor terminologi, precum și cu elaborarea și popularizarea principiilor de formare a termenilor (a se vedea Pavel și Nolet 2001).

6.3.5. Paronime

Cuvintele cu forme foarte asemănătoare ce pot fi confundate cu mare ușurință se numesc paronime. Nu vom include explicații semantice în exemplele noastre deoarece fiecare dintre aceste cuvinte sunt descrise în Anexa 3. În plus, descrierea înțelesurilor ar îngreuna atât lectura textului cât și demersul lingvistic propriu-zis.

Literatura lingvistică face distincții între paronimele fonetice și cele morfologice. Paronimele fonetice se deosebesc printr-un sunet (vocală, ca în *captură* și *coptură*, *fir* și *far*, *stil* și *stol* sau consoană, ca în *card* și *cart, corp* și *cort, fort* și *fard*) sau un grup de sunete (o silabă, ca în cazul perechii *pară* și *papară*, sau al cuplurilor *atelă* și *atelaj*, *simț* și *simțământ*, un prefix, ca în *a proveni* și *a preveni*, *a roda* și *a eroda*, *revedere* și *prevedere*, ori un sufix, ca în cazul perechilor: *rugăciune* și *rugăminte*, *învățătură* și *învățăminte*, *decalare* și *decalaj, educație* și *educare*, *funcționalitate* și *funcționalism* sau *formalism* și *formalitate*). Pe lângă exemplele extrase din fondul lexical principal, perechi de cuvinte precum: *balok* - *baluk*, *carină* - *carenă*, *catarg* - *catargă*, *caic* - *caiac*, *caic* – *caric*, *cavilă* - *cavilieră*, *cravelă* – *caravelă*, *delfineră* - *delfinieră*, *fardare* – *fardaj*, *cavitate* - *cavitație*, *ceaică* – *șaică, duba* - *dubas*, *etambou* – *etambreu*, *galion* – *galiotă*, *galiotă* – *goeletă*, *mahună* - *mahonă*, *navigabil* - *navigabilitate*, *navomodel* – *navomodelism, timonier* – *timonerie,* și *grue* – *grui*/*gruie*, ilustrează categoria de paronime fonetice operaționale în terminologia navală.

Paronimele morfologice au un grad mai mare de dificultate deoarece pot crea confuzie prin asocierea formei de genul masculin cu aceea de

feminin, sau prin asocierea formei de singular cu aceea de plural. Din perspectiva semantică, fiecare dintre exemplele următoare are sensuri proprii care nu justifică niciun fel de interrelaționare sau asociere.

Paronimele morfologice cu forme diferite de plural includ următoarele: *căpșuni* și *căpșune*, *vise* și *visuri*, *nivele* și *niveluri*, *scule* și *sculuri* sau *vapori* și *vapoare*. Mult mai numeroase, paronimele morfologice de gen includ, printre altele, exemple, precum: *bar* și *bară*, *cod* și *coadă*, *cord* și *coardă*, *gard* și *gardă*, *tub* și *tubă*, *ton* și *tonă*, *port* și *poartă*, *furtun* și *furtună* sau *pom* și *poamă*.

Perechile care, în prezentarea noastră, asociază forma de gen masculin cu forma de gen feminin trebuie interpretate ca denumiri distincte ale căror sensuri proprii sunt diferite, ele nefiind nimic altceva decât pur și simplu coincidențe denominative întâmplătoare. Astfel, paronimele morfologice materializate prin perechi de substantive de gen diferit din interiorul terminologiei navale includ exemple, precum: *abac – abacă*, *ancoraj – ancorare, atârnător – atârnătoare*, *barc – barcă*, *balenier – balenieră*, *catarg – catargă*, *cală - cale*, *dragă – dragor*, *escortă – escortor*, *gabară – gabariu*, *gabie – gabier*, *galeră – galerian*, *lăcrimar – lăcrimară*, *maistru - maistră*, *manevră – manevrier*, *repetitor – repețitoare*, *rujar – rujare*, *timonier – timonieră, mahon – mahonă* și *mahonă – mahonare*. Deși toate lexemele din această listă sunt explicate în Anexa 3. a acestei monografii, vom prezenta exemplul cuplului *mahon* - *mahonă*, în care primul element este folosit ca nume al unui copac al cărui lemn se folosește la construcția ambarcațiunilor de lux, iar al doilea, este denumirea unui tip de ambarcațiune.

În cazul distincției bazate pe criteriul utilizării formei de singular sau plural, fiecare dintre ele având un sens de sine stătător, există în baza noastră de date perechile: *apendice* - *apendici*, *interpunte – interpunți* și *tablă – table*. Fiecare cuvânt din aceste perechi are un sens bine determinat și nu se poate depista niciun fel de legătură între înțelesul formelor de singular și al celor de plural. În acest sens, am ales ca suport ilustrativ doar o pereche de paronime pentru a preciza că, în vreme ce *interpunte* este

„orice punte situată sub puntea superioară” (DEM 275), *interpunți* este numele spațiului „dintre puntea superioară și o interpunte sau dintre două punți” (DEM 275). Ușor de confundat, cuvintele *naval* și *nautic* sunt descrise în Anexa 1.

6.3.6. Eponime

În lingvistica românească studiul eponimelor este încă în faza de pionierat, dar se poate remarca un interes tot mai mare pentru această clasă lexicală predominantă în nomenclatura medicală. Astfel, primul dicționar general de eponime a apărut în 2003[2], urmat curând de cea de-a doua ediție, în 2006. Putem susține că lexemul „eponim” nu apare în terminologia lingvistică nici înainte (Constantinescu-Dobridor 1980) și nici după anul 2000 (Bidu-Vrănceanu et alii 2001). „Eponim” este cuvântul care înseamnă:

> „(a) un nume propriu din care a fost derivat un alt cuvânt: *John B. Stetson*, este pălărierul american din secolul al XIX-lea, care a inspirat denumirea modelului de pălărie *stetson*;
> (b) persoana al cărei nume este astfel folosit: Împăratul roman *Constantin* este întemeietorul orașului *Constantinopol*;
> (c) cuvântul astfel derivat: *stetson* și *Constantinopol*”
>
> (McArthur 1992: 378).

Eponimele sunt acele cuvinte care provin din transformarea numelor proprii în cuvinte comune, fie acestea substantive, ca, de exemplu, *jofră* (< Joseph Jaques Césaire Joffre[3], mareșal francez care a luat parte la luptele din Primul Război Mondial), *mansardă* (< François Mansard[4], renumit arhitect, unul dintre fondatorii clasicismului în arhitectură), verbe, cum ar fi *a pasteuriza* (< Louis Pasteur[5], chimist și biolog francez, descoperitorul

---

[2] Laiu-Despău, Ovidiu, 2003, *Dicționar de eponime*, Timișoara: Eurostampa
[3] Laiu-Despău, Ovidiu, 2006, *Dicționar de eponime*, București: Saeculum I.O., p. 138
[4] Idem, p. 158
[5] Ibidem, p.190.

acestui proces, în anii 1860) și *a galvaniza* (< Luigi Galvani[6], fizician și medic italian) sau adjective, ca în exemplele mișcare *browniană* (< Robert Brown[7], botanist scoțian) și cafea *marghilomană* (< Mihail Marghiloman[8], prefect al poliției din București în perioada 1861-3, care obișnuia să bea cafea fiartă în rom), sintagmă transformată, prin omiterea primului element, în elipsa lexicală *marghilomană*.

În vocabularul naval eponimele sunt binomuri sau formațiuni lexicale care asociază, cel mai adesea, un substantiv comun, care denumește un echipament, un instrument sau o piesă dintr-un ansamblu cu numele propriu al autorului unei versiuni îmbunătățite a elementului respectiv. Deși folosirea eponimelor în limbajul arhitecturii navale și al construcțiilor navale nu este deosebit de extinsă, se regăsesc exemple care provin, în principal, din următoarele două surse:

(a) nomenclatura științelor (cu formule venind preponderent din matematică și fizică): *ecuația lui Hill*, *metoda Ritz* (denumire utilizată în studiul vibrațiilor liniilor de arbori, c.f. Ceangă, Mocanu și Teodorescu 2003: 515), *forța Corolis*, *fluid Newtonian*, *aproximația Boussinesq*, *coordonate Carteziene*, *simbolul lui Kroneker* (c.f. Ioan și Radu 2004: 24-5), *metoda Holzer-Tolle*, *principiul lui Hamilton*, *ecuația lui Euler*, *ecuația lui Laplace*, *multiplicatorul lui Langrange*, *derivata lui Cauchy*, *teorema lui Cauchy*, *teorema de punct fix a lui Schauder, spațiu Bezier, numărul Froude* (F_r), *metoda Lerbs* (sau metoda factorilor de inducție), *metoda lui Miller*, *criteriul de cedare Hoffman*;

(b) nomenclatura arhitecturii navale: *formula lui Attwood, propulsor Voith-Schneider, dublu fund McIntyre*, *sistem Moorsom*, *curbele Bonjean*, *sistem Isherwood*, *forme Colin Archer* sau *carena Maier*.

Dintre unitățile eponimice multilexicale enumerăm: *factorul de circulație al lui Goldstein*, *modelul lui Prandl al liniilor portante*, *metoda (lui) Banes*

[6] Laiu-Despău, Ovidiu, 2006, *Dicționar de eponime*, București: Saeculum I.O., p. 107.
[7] Idem, p. 50.
[8] Ibidem, p. 159.

de calcul al stabilității, *formula stabilității dinamice a lui Moseley, ecuația integro-diferențială a lui Prandl pentru circulație* sau *metoda (lui) Bloom de calcul al stabilității*.

Eponimele terminologiei navale comune atât arhitecturii navale și construcțiilor navale cât și limbajului marinăresc cuprind, printre altele, și următoarele exemple: *ancoră Baldt*, *ancoră Hall, ancoră Dunn, ancoră Marrel, ancoră Inglefield, ancoră Gruson-Hein, ancoră Matrosov, ancoră Tyszack, ancoră Powell, ancoră Rynvaart, ancoră Trotmam, ancoră Northille, ancoră Westney-Smith, ancoră Danforth, ancoră Tumobstone, ancoră Martin* (DEM 20-21), *cârlig Robinson*, *cheie Kenter*, *raportor Douglas* (DTT), *pânză Hein*, *cârlig automat Pett* și *linie Plimsoll*. Există și un foarte mic număr de construcții în care numele propriu apare în forma sa de adjectiv, ca în sintagmele *far hertzian* și *logaritmi niperieni*.

Eponimele din domeniul naval, asemenea celor din alte terminologii, reprezintă o sursă de documentare ce poate oferi detalii culturale și istorice privind persoanele „eponimizate". La rândul lor, aceste nume proprii aparțin unor oameni onorați în cărțile națiunilor lumii și ale căror vieți pot fi modele inspiraționale.

6.3.7. Toponime

Denumirile geografice desemnează o mare varietate de entități incluzând nume ale formelor de relief (munți, dealuri, câmpii, deșerturi, ape), ale comunităților omenești (țări, orașe, târguri, sate, cătune, cetăți, districte urbane, cartiere rezidențiale, instituții etc.) și, nu în ultimul rând, al reședințelor private (vile, conace, castele și palate). Aceste denumiri sunt cunoscute și sub numele de „toponime".

În același timp, cuvântul „toponim" mai este folosit și pentru a denumi o altă realitate decât cea strict geografică, dar care demonstrează legătura etimologică dintre numele geografic și respectiva realitate. Adaptând definiția pe care McArthur a dat-o eponimelor, vom considera că un toponim poate încapsula aceleași trei sensuri, respectiv:

(a) un nume propriu din care a fost derivat un alt cuvânt: numele vârfului *Everest* onorează o mare personalitate britanică, Sir George Everest;
(b) persoana al cărei nume este astfel folosit: Sir George Everest s-a născut la 4 iulie 1790;
(c) cuvântul astfel derivat: În 1865, Vârful XV a primit numele Everest[9].

O parte relativ redusă a denumirilor de ambarcațiuni, cum sunt cele din tabelul următor, își au originea în toponime.

Tabelul 6.21. Toponime și ambarcațiuni

Toponim navalez	**Sens în terminologia navală**	**Sensul geografic al toponimului sursă**
balam sau belem	ambarcațiune care are un catarg cu o velă	**Balam/belem**: centru comercial situat în nordul Braziliei, de unde se exportă cauciuc, materiale lemnoase, cacao. (DEM 65)
havană	plută de dimensiuni mari, ai cărei bușteni sunt aranjați în formă de fus, legați între ei cu parâme și lanțuri (DEM 250)	**Havana**: orașul capitală al Republicii Cuba și portul său principal
kawasaki	tip de navă de pescuit folosită în extremul Orient (mai ales în Japonia și Coreea)	**Kawasaki**: oraș în Japonia
marsiliană	navă de comerț folosită în M. Mediterană în sec. XVI-XVII	**Marsilia**: oraș în Franța, cu port la M. Mediterană
sardinier	navă mică folosită în M. Mediterană pentru pescuit sardele cu năvodul de larg (DEM 448)	**Sardinia**: insulă în apropierea țărmurilor Italiei
caphornier	navă cu vele care dubla, în cursele sale obișnuite Capul Horn	**Capul Horn**: insulă reprezentând cel mai sudic punct al arhipelagului Țara de Foc din sudul statului Chile

Cuvintele de origine toponimică din terminologia navală românească

[9] https://www.theguardian.com/theguardian/from-the-archive-blog/2011/jul/21/mount-everest-name-1856

reprezintă exclusiv denumiri aduse din alte culturi. Ele sunt relativ puține, dacă le raportăm la numărul total fie al navalismelor, fie al eponimelor. Cu toate acestea, rolul lor cultural nu trebuie neglijat. Toponimele asigură un plus de varietate în unitatea navalezei românești.

6.3.8. Schimbarea sensului cuvintelor

Studiile privind mobilitatea intralinguală a cuvintelor se concentrează, aproape exclusiv, pe două direcții ale migrării, respectiv (a) de la un stil funcțional la altul sau (b) de la un stil funcțional la limba comună (Bidu-Vrănceanu 2007, Rizea 2009; 2010, Baghici 2014), ignorând migrarea din limba comună spre stilul funcțional.

Numeroase cuvinte din fondul lexical principal au migrat către unul sau mai multe limbaje profesionale, unde au fost folosite pentru diverse denumiri proprii profesiei care le-a asimilat. Astfel, cuvântul *punte* sau „pod îngust așezat peste o apă, peste un șanț, care poate fi trecut numai cu piciorul” (NDULR 1149), ilustrează migrarea nu numai spre unul ci spre mai multe registre funcționale ale limbii române denumind, printre altele:

(1) (ist.) orice punte mobilă peste un șanț adânc, plin cu apă la o cetate sau la un castel medieval, părți de unelte agricole, de uz casnic etc.: *puntea ferăstrăului*; *puntea ciuturii*;
(2) (constr.) scândură groasă sau panou îngust așezat pe o schelă, pe care circulă muncitorii când lucrează la înălțime;
(3) (c. fer.) placă de metal rabatabilă servind la legătura dintre două vagoane de cale ferată;
(4) (fiz. apl.) dispozitiv de măsură a unor mărimi electrice, format din patru elemente de circuit, o sursă de energie și un instrument de măsură;
(5) (chim.) *punte* de hidrogen = legătură de hidrogen;
(6) (stom.) aparat de proteză care înlocuiește unul sau mai mulți dinți, cu puncte de sprijin pe dinții vecini.

Fiind folosit ca denumire pentru doar un element particular aparținând unui

domeniu bine delimitat, cuvântul „punte” ilustrează fenomenul de specializare de sens. În terminologia navală, substantivul „punte” susține specializarea de sens atât la nivelul cuvântului cât și la nivelul sintagmei. Astfel, pe de o parte, *puntea* este acel „planșeu care închide corpul unei nave la partea superioară sau care compartimentează nava pe nivele”, iar pe de altă parte, *puntea de comandă* este acea „punte dispusă transversal de la un bord la altul, rezervată comandantului și ofițerului cu navigația, pe care sunt instalate aparatele de comandă” (NDULR 1149).

Ca procedeu de îmbogățire a vocabularului, schimbarea de sens implică atât folosirea cuvintelor învechite, inactive în stilul contemporan cât și a celor noi. Astfel, cuvântul *argat*, desemna (1) „persoana care, în schimbul unei plăți, ajută la muncă sau muncește în folosul cuiva; slugă, rândaș; (2) supus, rob” (NUDLR 94). În terminologia navală, *argat* a fost folosit în prima jumătate a secolului al XIX-lea, ca sinonim pentru orice „cabestan din lemn folosit în șantierele navale de pe Dunăre sau la lucrările de salvare” (DEM 30).

Un alt exemplu interesant din punct de vedere lingvistic este cuvântul *smac*. Acceptat ca interjecție (DEX1 871) sau total ignorat de dicționare mai recente (DE5), acest cuvânt este descris ca având și variante fonetice (*șmag* și *șmah*) și sensuri diferite. NDULR (1455) nu include și sensul cel mai folosit în ultima jumătate de secol în limbajul colocvial, adică *fard*. În vocabularul navalez *smac* denumește un tip de velier cu greement de slup sau cuter, folosit pentru comerț și pescuit în mările nordice (DEM 465). Deja menționatul *fard*, care face parte din fondul lexical principal, trimite la verbul *a farda* și la substantivul *fardare*, folosite, conform DEM (204-5), în limbajul maritim pentru a descrie acțiunea de a

> „izola cu material de separare (fardaj) fundul hambarului, corpul navei, pereții laterali, precum și mărfurile, pentru a le proteja împotriva umezelii, împotriva loviturilor, precum și pentru a completa spațiile goale dintre stivele din hambare, a consolida stivele etc.”.

Sensurile fundamentale de „a izola” (sau asigura), „a înfrumuseța” sau

„a îngriji cu atenție și pricepere” (imaginea unei persoane) ale verbului transpar și din sensurile descrise anterior.

Schimbarea de sens poate argumenta și întrebuințarea unui cuvânt deja cunoscut, dar căruia i se adaugă o nouă valoare, sugerând un sens generalizator. De exemplu, substantivul comun *vapor*, poate fi folosit, cu forme de masculin, având pluralul *vapori*, pentru a denumi „(1) apă în stare gazoasă, starea normală a apei peste punctul ei de fierbere (care se poate utiliza ca forță motrice); abur” (NDULR 1590) sau (2) cu forme de gen neutru, având pluralul *vapoare*, pentru a denumi „orice navă propulsată cu ajutorul unei mașini de aburi sau, prin generalizare, navă propulsată cu ajutorul unei surse proprii de energie” (idem).

Alături de exemplele argumentate mai sus, terminologia navală beneficiază și de alte schimbări de sens, ilustrate prin: *strapazan* (NDULR 1400), *strajă* (NDULR 1399), *strai* (NDULR 1399) sau *pestelcă* (NDULR 1019).

Schimbarea de sens, fie spre generalizare, fie spre specializare poate constitui o captivantă direcție de cercetare în interiorul terminologiei navale. Un astfel de studiu ar aprofunda flexibilitatea limbii române și ar evidenția forța creatoare a vorbitorilor ei.

6.3.8.1. Metafore

„Metafora” este unul dintre cuvintele care aparțin în egală măsură atât literaturii, retoricii și argumentării, ruda modernă a retoricii, criticii literare, semanticii, pragmaticii, stilisticii cât și lexicologiei.

În lexicologie „metafora” reprezintă un tip de transfer semantic folosit pentru formarea de termeni noi, „ușor de înțeles și accesibili utilizatorilor” (Rossi 2014: 713). În literatura antichității, metafora a îndeplinit rolul de catacreză, „etichetă aplicată unui nou concept care umple un vid denominativ” (Rossi 2014: 713). Definită drept „figură de stil care constă în transferarea înțelesului unui cuvânt asupra altui cuvânt cu înțeles apropiat”, catacreza este

> „pur și simplu un fenomen uimitor de transformare de sens care apare constant în orice limbă vie și prin care se adaugă sensuri noi unor cuvinte vechi. Specie a catacrezei, metafora umple golurile lexicale”
> (Black 1954-1955: 280)

Abordările lexicologice au descris metafora și metonimia ca metode de îmbogățire a lexiconului unei limbi, fără niciun fel de specificații privind subsumarea lor *catecrezei*[10] sau distingând metafora *lingvistică* de metafora *poetică* (Bidu-Vrănceanu et alii 2001: 93). Ducând metafora lingvistică pe tărâmul terminologiilor, se poate vorbi, la nivelul lexicologiei, despre „metafora denotativă”, iar la nivelul stilisticii funcționale despre „metafora științifică” sau „metafora terminologică” (Rossi 2014: 714).

Analiza terminologică a navalismelor a dus la identificarea multor metafore terminologice lexicalizând concepte și obiecte care, firesc, nu aveau un nume atunci când au fost create. Astfel, se distinge, pe de o parte, metafora bazată pe analogie, sugerând asemănarea dintre elementele comparate, care au funcții identice, dar se deosebesc din punctul de vedere al structurii și al originii (DE 1 1993: 68) și, pe de altă parte, metafora bazată pe comparație[11]. Acest tip de metaforă asociază doi termeni pe baza însușirilor comune pentru a evidenția însușirile primului termen, aplicabile și celui de-al doilea (DE 1 1993: 429).

Modelele metaforice funcționale în terminologia navală pot fi descrise cu ajutorul fie al vectorului de mișcare, fie al operațiilor logice care stau la baza metaforizării lexemelor folosite. La nivelul vectorului de mișcare, se au în vedere *domeniul-sursă* (sau domeniul noțional inițial), din care provine cuvântul supus metaforizării și *domeniul-recipient* (sau domeniul conceptual) care introduce în uz cuvântul îmbogățit cu un nou sens.

[10] „Catacreza” mai este denumită și „catahreză” în literatura terminologică românească (a se vedea Rossi 2014).

[11] Înțelegem prin comparație o „asociere a doi termeni pe baza însușirilor comune în vederea reliefării însușirilor primului termen” (DE 1 1993: 429).

Metaforele din tabelele următoare prezintă mișcarea lexemelor din domeniul-sursă spre domeniul-recipient.

Tabelul 6.22. Metaforizarea unor denumiri ale pieselor vestimentare

Cuvânt metaforizat	
Termenul preluat	**Valoare specifică domeniului naval**
brâu	apărătoare a bordajului constând dintr-o grindă de lemn, o bandă groasă de cauciuc sau o parâmă fixată pe bordaj (DEM 78)
capot	apărătoare a oricărui echipament aflat pe puntea descoperită (DEM 96)
căciulă	partea superioară a unui coș de navă, care servește la devierea fumului pentru a ușura tirajul sau pentru a proteja anumite părți ale navei (DEM 104)
cămașă	apărătoare din pânză de vele care servește la etanșarea intrării catargului în etambreul punții descoperite (DEM 105)
centură	filă de tablă sau scândură, aflată la intersecția bordajului cu puntea (DEM 110)
chingă	tresă împletită, acoperită cu pânză de vele și prevăzută cu ochiuri cu rodanțe la extremități. Un ochi este prins la capătul unui grui al bărcii, iar celălalt asigurat cu o saulă este prins la piciorul celui de-al doilea grui pentru a reține barca intrată la posturile de mare (DEM 117)
cravată	legătură cu care se reține ancora la darea acesteia cu barca; zbir prins la un capăt de vergă pentru a nu lăsa să treacă piciorul unui palanc (DEM 142)
fașă	porțiunea exterioară a bordajului navei, în jurul liniei de plutire, care este alternativ în contact cu apa și cu aerul și care este acoperită cu o vopsea specială denumită pitură de fașă (DEM 205)
pantaloni	înveliș cilindric care prelungește bordajul navei și înfășoară axul elicei; conductă de dimensiuni mari, care leagă căldarea de coș (DEM 385)
pălărie	piesă distinctă ce constituie partea superioară a unei chile din lemn
pestelcă	apărătoare din pânză de vele, care acoperă burta unei vele strânse și înfășurate

Trăsături specifice unor animale au făcut, probabil, ca numele acestora să fie transferat din vocabularul comun în terminologia navală. Nume de animale puternice, cum este *ursul*, de exemplu, este un alt nume pentru *ancoră*, care poate fi masivă și greoaie, asemenea ursului, sau poate avea gheare puternice semănând cu o *mâță*.

Tabelul 6.23. Metaforizarea unor nume provenind din regnul animal

Cuvânt metaforizat	
Termenul preluat	**Valoare specifică domeniului naval**
berbec	navă utilizată către sfârșitul secolului al XIX-lea, în special pentru ducerea luptei cu pintenul
capră	instalație improvizată cu ajutorul căreia se efectuează manevre de forță
cămilă	plută amplasată între o navă acostată și cheu sau între două nave mari
cățel	mecanism de punte ce servește la virarea lanțului ancorei sau la manevrarea parâmelor; sin. *cabestan*, *castanetă* (DEM 87)
crocodil	piesă de fixare a manevrelor pe bordul ambarcațiunilor sportive (DEM 143)
mâță	denumire populară a ancorei
petrel	tip de „rachetă din dotarea marinei militare a SUA” (DEM 395)
purcel	flotor hidrodinamic, cu cârme fixe care face parte din echipamentul unei drăgi de mine
rândunică	velă pătrată dispusă la cea mai mare înălțime pe un catarg, datând de la sfârșitul secolului al XVIII-lea
urechelniță	apărătoare pentru manevrele fixe
urs	denumire populară a ancorei

Tabelele 6.22 și 6.23 au utilizat atât cuvinte din fondul lexical principal și diminutive (cum ar fi *cățel* și *purcel*) cât și regionalisme (ca, de exemplu, *mâță* sau *pestelcă*), precum și denumiri ale animalelor specifice zonei

climatului temperat (*urs*), alături de cele ale animalelor exotice (cum ar fi *cămilă* sau *crocodil*). Nomenclatura anatomică a fost unul dintre generoșii donatori de metafore utilizate în lexicul naval, după cum indică tabelele următoare:

Tabelul 6.24. Metaforizarea unor denumiri ale părților corpului omenesc

Cuvânt metaforizat	
Termenul preluat	**Valoare specifică domeniului naval**
apendice	proeminență pe fundul navei
călcâi	(1) extremitatea inferioară, de formă pătrată a piciorului catargului, care intră în talpă; (2) mecanism de punte folosit pentru a opri filarea lanțului ancorei; (3) extremitatea inferioară a axului cârmei; (4) fața inferioară a chilei, la pupa în dreptul cârmei; (5) capătul inferior al brațului bigii (DEM 105).
genunchi	element al unei coaste de lemn curbat în dreptul gurnei (DEM 229)
inimă	piesa centrală a unui catarg construit din mai multe segmente
palmă	ancoră
pielea navei	bordaj (probabil o reminiscență de la ambarcațiunile primitive confecționate din piei de animale (DEM 397)
șold	porțiune a bordajului navei aflată înapoia traversului, sub linia de plutire (DEM 484)
talpă	(1) piesă pe chilă în care se prinde piciorul catargului; piesă în care se prinde piciorul furchetului; (2) piesă care servește la amararea ancorei pe punte.
umăr	formă proeminentă la prova, mai ales la navele din lemn, pentru a reduce afundarea prova pe timpul tangajului
ureche	piesă metalică fixată pe punte pentru călăuzirea parâmelor
unghie	daltă de călăfătuit de dimensiuni mici

„Metaforele-analogice”, după cum le numește Solomon Marcus (1990:

342), cunosc reprezentări în terminologia navală formulate prin preluarea și îmbogățirea sensului de bază al unor termeni anatomici. Se remarcă faptul că alături de aceștia, tehnicismele navale includ și „metafore comparație" (Marcus1990: 341), construite pornind de la așa o varietate de substantive încât nu ne putem permite clasificarea lor într-unul sau mai multe domenii particulare.

Tabelul 6.25. Metaforizarea termenilor anatomici din zona capului

Cuvânt metaforizat	
Termenul preluat	**Valoare specifică domeniului naval**
barbă	vegetație submarină depusă pe opera vie a unei nave
cap	partea superioară a gâtului coloanei arborelui gabier sau arboretului; vârf de catarg
obraz	porțiune a bordajului aflată deasupra liniei de plutire, în locul în care bordajul lateral se curbează spre etravă (DEM 369)
dinte	opritor la unele tipuri de gruie de barcă (DEM 168)
genunchi	element al unei coaste din lemn curbat în dreptul gurnei
falcă	piesă fixată pe capul coloanei arborelui în ambele borduri, pe care se sprijină gabia prin intermediul furcilor (DEM 203)
lacrimă	picătură de apă care apare lângă niturile bordajului sau ale unui perete (DEM 289)
nară	piesă masivă de formă tubulară, înclinată, prin care lanțul ancorei trece de pe punte în bordajul lateral
nas	porțiune superioară a avântării prova
sprânceană	jgheab circular deasupra unui hublou destinat scurgerii apei
ureche	piesă metalică fixată pe punte pentru călăuzirea parâmelor

Pe lângă sursele sintetizate în tabelele anterioare, am identificat diverse cuvinte ale fondului lexical principal care, deși nu pot fi asociate cu alte elemente din același câmp lexical, vor fi considerate în cele ce urmează:

- *pernă*, piesă de decor sau obiect practic prezent în orice locuință, este metaforizată în terminologia navală, unde reprezintă acea „piesă din lemn ce fixează arborele în borduri, la etambreu” (DEM 394);
- *sfânt*, cuvânt bisemantic folosit atât ca adjectiv cât și ca substantiv, a migrat spre vocabularul specializat pentru a-i fi oferite două valori metaforice denumind, astfel „(1) prima coastă după etravă (la nave de lemn)” și (2) „acea piesă din lemn folosită pentru susținerea bompresului” (DEM 460), metafora rezultând din importanța rolului piesei respective raportat la ansamblul întregii construcții;
- *marionetă*, ansamblu de macarale cu un singur rai, fixate pe un cadru de lemn în jurul piciorului catargului, pentru călăuzirea manevrelor curente (DEM 322);
- *sambuca*, cuvânt din limba latină, denumind un gen de harpă care se pare că semăna cu scara de asediu instalată pe platforma ambarcațiunii formată din două galere, a devenit și numele acestui tip de navă.

Lista cuvintelor metaforizate se încheie cu *bastardă*, un lexem cu o mare varietate de înțelesuri. Conform dexonline[12], acesta are 23 de definiții ale sensurilor cunoscute în limba română. În ciuda bogăției descriptive, DEX-ul omite, ca în multe alte cazuri (a se vedea *animalier*, *bananier*, *pânzar*, *sardinier*), sensul denumirii folosite în terminologia navală. Astfel, în timp ce primele cinci descriu valoarea de verb tranzitiv, iar următoarele două la valoarea exclusivă de substantiv, celelalte șaptesprezece definiții relevă rolul său dublu de substantiv și adjectiv. În limbajul naval *bastarda* denumește un tip de „galeră cu lățimea mai mare decât cea obișnuită” (DEM 57), reprezentând o metaforă a analogiei: acest tip de navă aparține clasei galeră, dar se abate de la regula generală nerespectând dimensiunile clasei din care face parte.

Această denumire exemplifică degradarea de sens sau folosirea cu sens peiorativ a unui cuvânt, fapt dovedit prin contrastul cu termenii *căpitană* sau *patroană*, acceptate ca exemple ale elevării lexicale.

[12] https://dexonline.ro/definitie/bastard%C4%83

6.3.8.2. Metonime

Alături de metafore și metonimele denotative sunt tratate succint în lexicologia românească, în cazurile în care nu sunt evitate cu totul. Cu reprezentare în nomenclatorul de ambarcațiuni, metonimele reprezintă o altă specie a catacrezei sau o altă metodă de acoperire a lacunelor lexicale. Deși cunoaște forme multiple, în general, metonimia „trece ușor neobservată” (Arnaud 2006: 35), însă ridică probleme atunci când apare „tentativa de clasificare” a numeroaselor ei forme de manifestare. Astfel, conform lui Morier (1961), există douăzeci și opt de categorii de metonimii. După alți autori (Kövecses și Radden 1998), metonimiile pot fi grupate în două „superclase” construite pe relațiile conceptuale (a) domeniu întreg-părți și (b) părți-domeniu. Arnaud (2006: 36) include, în cazul primei superclase, metonimiile bazate pe relația:

(a) întregul pentru parte și invers;
(b) obiectul pentru materie și invers;
(c) subevenimentele succesive pentru întregul eveniment;
(d) subevenimentele coprezente pentru întregul eveniment;
(e) categoria pentru ramificații și invers;
(f) categoria pentru una dintre proprietățile ei și invers.

Metonimiile celei cea de-a doua superclase sunt grupate în funcție de: (a) domeniul de acțiune, (b) instrumentul pentru acțiune, și (c) agentul pentru acțiune.

Cu discrepanțe atât de surprinzătoare, este clar că problema clasificării metonimiilor va rămâne, în continuare, un subiect deschis întrucât nu s-a ajuns încă la o formulă consensual acceptată (Arnaud 2006: 38). Așadar, metonimiile navale românești pot fi subscrise următoarelor tipuri de relații:

(a) materie pentru obiect:

balsa → 1. arbore; 2 ambarcațiune din lemn de balsa

mahonă → ambarcațiune din lemn de mahon

(b) întreg pentru parte:

shelterdeck → tip de ambarcațiune denumită după „puntea fără închideri etanșe, situată desupra punții principale" (DEM 461)

(c) însușirea este folosită pentru una din proprietăți:

pluta → mijloc arhaic de navigație care se deplasează fără niciun fel de mecanism de propulsie

(d) însușirea este folosită pentru a denumi o categorie:

salvator → nava întrebuințată în cazul operațiunilor de salvare

corsar → nava întrebuințată în acte de piraterie

pasager → nava întrebuințată în transportul de persoane

tramp[13] → cargou care nu are linie (rută) fixă, transportând mărfuri pentru orice port (DEM 499)

(e) categorie folosită pentru a denumi o altă categorie:

fagure → compartiment improvizat sub shelterdeck, cu separații în formă de fagure, pentru cerealele în vrac

cărbunar → persoană care transportă cărbunii „de la buncăr la căldare" (DEM).

Metonimia apare fie foarte rar în abordările de esență lexicologică, unde este prezentată în strânsă legătură cu stilistica Rayevska (1979: 168-175) și este ignorată total în studiile terminologice.

Exemplele de mai sus demonstrează că, asemenea metaforei denotative, şi metonimia denotativă a contribuit la îmbogățirea lexiconului naval românesc, cu toate că în lexicologia românească există puține referiri la aceste mijloace de îmbogățire a vocabularului limbii noastre.

---

[13] *Tramp* este un cuvânt naturalizat din varianta americană a limbii engleze, unde este folosit pentru a denumi orice persoană care hoinărește mereu, fără un domiciliu stabil și fără un loc de muncă și care nu cerșește, dar primește orice fel de dar pentru a-și asigura existența.

6.4. Concluzii

Pornind de la stabilirea unei anumite ordini în tumultul lexical existent, acest capitol a continuat descrierea terminologiei navale, analizând (a) variablilitatea ortografică a unor navalisme și (b) bogăția semantică a unor cuvinte asimilate din fondul lexical principal precum și conexiunile interlexicale și transferurile de sens.

Perspectiva semantică a capitolului a permis clasificarea termenilor navali în diverse categorii conceptuale. Grupate după înțeles, elementele lexiconului naval numesc, în principal, ambarcațiuni, piese, echipamente, materiale, mașini și instalații de bord. Denumirile zonelor care alcătuiesc topografia navei, precum și numele procedurilor, al operațiunilor și al activităților efectuate în șantierul naval sau la bordul navei, înaintea livrării către operator sau armator, au reprezentat planul doi al expunerii din acest capitol. Deși mult mai puține decât unitățile care constituie nomenclatura ambarcațiunilor și aceste denumiri aduc un plus de culoare întregii colecții de cuvinte, asigurându-i unicitatea în raport cu celelalte terminologii.

Explorarea vocabularului naval a urmărit depistarea cuvintelor legate între ele nu numai prin înțeles ci prin asemănări, ca în cazul dubletelor, tripletelor sau al sinonimelor, ci și prin deosebiri, ca în cazul antonimelor sau al paronimelor. Uneori, deosebirile dintre paronimele navale sunt atât de nesemnificative încât fie pot trece ușor neobservate, fie pot crea confuzii, mai ales în cazul celor mai puțin familiarizați cu domeniul acesta.

Abordarea fenomenului de polisemantism a mai reliefat încă o dată specificitatea terminologiei navale între celelalte terminologii. Nu se poate pleda, în limitele limbajului construcțiilor navale în favoarea tipului de „polisemie extradomenială” (Rizea 2009: 98), dar se poate demonstra producerea unui „transfer de termeni între domenii de specialitate sau între un domeniu specific și limba comună” (Sandiuc 2016b: 228). Termenii navali polisemantici s-au dezvoltat în interiorul acestei sfere domeniale și nu prin efectuarea de transferuri din alte domenii. Exemplele din Tabelul 6.20 arată gradul de înrudire al sensurilor, dobândit prin evoluția

construcțiilor navale (a se vedea cazul cuvintelor *tartană* sau *tanc*) sau prin metonimie (a se vedea *cărbunar*).

Cercetarea detaliată a transformărilor a avut în vedere, în primul rând, migrația cuvintelor. S-au scris numeroase studii despre trecerea cuvintelor din vocabularul specializat în limba comună. Demersul nostru a urmărit direcția opusă, oprindu-se asupra cuvintelor care au călătorit către limbajul naval. Sensul de studiu adoptat în acest segment al capitolului nu este unic (Manea și Pruneanu 2007, Baghici 2014), dar ilustrările aduse sub fiecare componentă vin exclusiv din navaleză și susțin atât cazuri ale specializării cât și ale generalizării de sens.

Analiza unor termeni din acest registru a evidențiat o formulă despre care s-a vorbit foarte puțin în lexicologia românească, respectiv rezolvarea „lapsusurilor" lexicale (Arnaud 2006: 33) prin intermediul a două specii ale tehnicii numite „catacreză" sau „catahreză". Acest concept, cunoscut încă din antichitate, a fost revitalizat în anii 1950 (Black 1954) și reluat în anii 1970 (Ricoeur 1975). Catahreza, prin metafore și metonimii, atribuie noi sensuri unor vechi cuvinte. Reînnoite, aceste cuvinte asigură acuratețea exprimării în limbajele specializate. Din literatura metaforei, am preferat terminologia lui Marcus (1990), fiind formulată clar și sintetic.

Descrierea terminologiei navale în acest capitol a fost cel puțin la fel de provocatoare și fascinantă ca și demersul din capitolele anterioare, reprezentând o altă etapă a călătoriei în lumea minunată a ambarcațiunilor. În ochii unui arhitect naval, nicio provocare nu poate fi mai acaparantă decât aceea de a materializa dorințele unui armator într-o schiță de proiect inedit. În fața unui constructor de nave nicio invitație nu poate fi mai cuceritoare decât aceea de a transforma un desen într-o naie. În fața unui marinar nicio chemare nu poate fi mai puternică decât chemarea mării. În ochii unui lingvist aventura efectuării unui studiu al terminologiei navale adună în ea tot ceea ce simte orice slujitor al lumii ambarcațiunilor, inclusiv avântarea în cele mai învolburate ape, oricât de riscantă ar putea deveni aceasta.

Capitolul 7.

Sublinieri de final

Terminologia navală românească completează atât vocabularul limbii române cât și istoria, cultura și civilizația neamului românesc, oglindind legăturile existențiale, profesionale și sentimentale dintre om și apele din preajma sa. Sursă de hrană, cale avantajoasă de transport, poartă deschisă negustorilor dar și cuceritorilor din alte lumi, apa a fost dintotdeauna un bun de mare preț.

Pentru locuitorii ținuturilor Galațiului, Dunărea a fost unul dintre factorii cu rol istoric deosebit căci, din vremuri foarte îndepărtate, a ajutat la dezvoltarea meșteșugului construcției de nave. Naia, corabia, vaporul, petrolierul, platforma de foraj maritim sunt fiecare, un produs unic și greu de făurit într-un singur anotimp.

Năierul a avut întotdeauna nevoie de foarte multe cunoștințe, de viziune și predictibilitate, de multe feluri de materiale, de multă, foarte multă muncă manuală, de rigoare și pricepere. Principiul nerostit dar respectat al continuității a ajutat meșterii să păstreze ce au învățat (uneori și din greșeli), să adauge noi și noi învățături și să-și îmbunătățească deprinderile și tehnica de lucru, acolo, în ateliere, pe malul stâng al Dunării, unde au fost văzuți de călătorii străini aflați în trecere pe aici și care au fost surprinși de corăbiile destul de mari, aflate în lucru.

Cronicile călătorilor au păstrat între paginile lor știri sau povestiri despre facerea corăbiilor la Galați; am scos frânturi din comorile turiștilor cronicari și le-am folosit ca pe niște minunate comori de vorbe. Așa s-a

cristalizat, din pasiune și interes pentru istoria locurilor, un studiu monografic destinat descrierii terminologiei folosite de constructorii de nave.

De mai multe sute de ani, construcția de nave a constituit o preocupare foarte serioasă a românilor. Alături de „atelierele navale” de la Galați, unde legenda spune că s-a construit pânzarul lui Ștefan cel Mare, stă șantierul din Giurgiu, unde au fost construite ustuaciucurile domnești ale lui Constantin Brâncoveanu. Au fost ani în care Dunărea a avut un lung șir de șantiere navale fluviale și maritime. Dintre șantierele navale ale României socialiste au mai rămas în viață cele de la Orșova, Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu, Galați, Brăila și Tulcea. Dintre șantierele aflate la țărmul Mării Negre (Midia, Constanța, Mangalia și Năvodari), astăzi mai funcționează doar cele de la Constanța și Mangalia[1].

În ciuda unei asemenea dezvoltări, susținută de autoritățile din anii puterii populare, interesul față de limbajul domeniului construcțiilor navale a fost total invizibil în lexicografia românească, pentru că, în niciun caz, nu poate fi vorba despre terminografie în perioada respectivă. Până în anul 2018, s-au publicat diverse dicționare marinărești aparținând autorilor români (Manole și Ionescu 1982, Beziris, Popa, Scurtu și Bantaș 1982a; 1982b, Popa 1993, Marcu 2008, Astratinei și Guriță 2011) și s-a tradus un lexicon maritim englez-român (Bibicescu et alii 1971), dar încă nu s-a alcătuit niciun glosar de terminologie navală românească până acum.

Monografia de față premerge realizarea unui posibil nou demers terminografic, descriind elementele de limbă și structură fundamentale ale acestui domeniu profesional. Proiectată pentru a înscrie acest vocabular profesional în literatura terminologică românească, această monografie a exploatat în cele trei secțiuni cu caracter teoretico-aplicativ, cele mai importante direcții descriptive ale navalezei. Astfel, Partea I, **Terminologie navală românească. Preliminarii**, a schițat cadrul general al abordării, justificând motivarea alegerii temei și prezentând obiectivele, sursele și

[1] https://ro.wikipedia.org/wiki/%C8%98antiere_navale_din_Rom%C3%A2nia

resursele studiului, etapele cercetării și metodologia de lucru aplicată pe întregul parcurs al cercetării.

În Partea a II-a, **Cuvinte cheie**, s-a avut în vedere realizarea unui scurt descriptiv al terminologiei, văzută din perspectiva terminologului extern, deci ca ramură a lingvisticii și nu din perspectiva terminologului intern, preocupat mai mult de îmbogățirea fondului lexical decât de structurile, etimologiile sau clasificările și interrelațiile lexico-semantice sau de altă natură ale termenilor.

Cum Universitatea „Dunărea de Jos" din Galați a avut, pentru aproape o jumătate de secol, privilegiul de a fi singura instituție de învățământ superior care a educat peste 50 de generații de constructori navali, exista deja, în acest oraș, o bogată și unică tradiție în știința arhitecturii navale precum și posibilitatea unui acces nelimitat la date, informații, locuri, oameni, fapte, evenimente și, nu în ultimul rând, la literatură de specialitate. Cu ajutorul lor am reconstituit fragmente de istorie locală și de crâmpeie din viața și cronica Șantierului Naval Galați.

Patrea a III-a, **Cheia cuvintelor**, cel mai important segment al monografiei, a prezentat elementele cele mai importante în interpretarea lingvistică, stabilind:

(a) macrostructura bidimensională a lexiconului naval, alcătuit din (a) elemente autohtone și din (b) elemente venite din cele mai îndepărtate colțuri ale lumii, care au fost introduse, cu mare ușurință, de vorbitorii români, în limba lor maternă;
(b) microstructurile terminologiei navale;
(c) relațiile dintre cuvintele limbajului naval;
(d) metamorfozarea unor vechi termeni din limbajul comun pentru a exprima sensuri proprii domeniului naval.

Tot aici, au fost lansate concepte lexicale noi, cu manifestări concrete nu numai în terminologia navală ci la nivelul fondului principal lexical al limbii române. Astfel, au fost introduse noțiuni teoretice noi însoțite de

exemple relevante privind anacronismele, cuvintele valiză, acronimizarea lexematică și elipsa lexicală.

În cazul construcțiilor alcătuite din două sau mai multe elemente, am făcut distincția între „cuvinte compuse” și „termeni-sintagmă”. Deși formal sunt ușor de confundat, fiind alcătuiți din două, trei sau chiar mai multe elemente, din punctul de vedere al înțelesului, cuvintele compuse au un sens transparent, rezultând din suma elementelor alcătuitoare, ca în exemple precum *camera hărților* (denumirea acelei încăperi din comandă în care se află masa cu hărți, DEM 91) sau *punte de zbor* (puntea de pe care decolează și pe care apuntează avioanele și elicopterele, DEM 417). Termenii sintagmă sunt imposibil de descifrat din asocierea de cuvinte care îi alcătuiește; astfel, *scara de pisică* este numele unei scări compuse din două parâme legate prin trepte cilindrice (DEM 452), iar *gura de lup* este denumirea (1) unei scule sau (2) a unui tip de nod (DEM 244).

Metamorfozarea, prelucrarea semantică și asimilarea de către terminologia specializată a unor cuvinte vechi, îmbogățite cu sensuri noi, nu au făcut obiectul unei cercetări foarte susținute. Intervenția din această monografie a dat doar un indiciu privind și acest filon al viitoarelor cercetări. Folosirea, pe de altă parte, a unor cuvinte care exprimă relații etimologice, cum ar fi cazul eponimiei și al toponimiei sau care sugerează comparații, analogii sau altele, cum s-au întâmplat lucrurile cu metafora și/sau metonimia denotativă, au fost oarecum neglijate în studiile terminologice. Pentru aceste din urmă clase de cuvinte am recurs la un cadru mai larg, care a pornit de la „catacreză” sau „catahreză”, acea soluție prea puțin popularizată în lingvistica românească prin care un cuvânt existent deja în limbă este preluat din locul său inițial și utilizat în alte limbaje pentru a acoperi lacunele denotative.

Printre preocupările secundare ale monografiei a fost inclusă și demonstrarea flexibilității în procesul de interpretare al unei unități lingvistice, fie ea un afixoid sau un lexem. Astfel, un afixoid poate îndeplini rolul de substantiv (de exemplu, *grafie* latină) sau rolul de sufix (în exemple, precum: *fotografie*, *plastografie*, *radiografie* etc.). Lexemele sunt

mult mai nuanțate, îndeplinind, ca în cazul cuvântului *ochi*, de exemplu, rolul de substantiv simplu, cu două forme de plural, cu sens literal și cu sens figurat, parte a unui substantiv compus, a unui termen-sintagmă sau a unui verb in/tranzitiv. Utilizat atât în vocabularul comun cât și în cel specializat, lexemul *ochi* poate apărea în diverse contexte, ilustrând sensurile menționate între paranteze:

(a) Îl dor *ochii*. (sens literal – organ anatomic)
(b) Ți-o spun de la *ochi*, nu mi-e teamă! (sens figurat)
(c) *Ochiurile* tale sunt deja în farfurie. (sens literal – fel de mâncare)
(d) *Ochiul-lupului* este o plantă erbacee. (substantiv compus)
(e) *Ochiul-de-tigru* este o piatră semiprețioasă foarte elegantă. (substantiv compus)
(f) *Ochiul-de-pisică* s-a spart și nu mai pot folosi bicileta, deocamdată.
(g) Acest fluture de noapte se cheamă *ochiul-păunului.*
(h) *Ochiul-boului* poate fi (a) numele mai multor plane din familia compozeelor, (b) numele unei păsări (sin. *pitulicea*) sau (c) numele unei varietăți de viță-de-vie.
(i) *A ochit* de trei ori înainte de a trage. (verb intranz.)
(j) *A ochit* ținta din prima încercare. (verb tranz.)

În terminologia navală, *ochi* este, de asemenea, un cuvânt folosit ca substantiv independent, cu valoare polisemantică, dar și ca parte a unor termeni compuși sau termeni-navali sintagmă, reprezentând:

(1) substantiv simplu: numele pentru orice buclă la capătul unei parâme sau pe o parâmă, făcută prin matisire, prin înnodare sau cu chei sugrumătoare:
   a. buclă formată accidental pe o parâmă la virare;
   b. piesă metalică pe catarg, pe punte sau pe bordaj, cu o gaură circulară, în care se poate prinde cârligul unui palanc (DEM 370).
(2) termen sintagmă:
   a. *ochi de apă* → porțiune de apă neînghețată, dar înconjurată de gheață, format pe râuri sau pe lacuri datorită curenților repezi,

izvorelor calde de fund etc., iar în mări, din cauza curenților calzi, a deplasărilor de ghețari etc.;

b. *ochi de punte* → deschidere dreptunghiulară în punte, prevăzută cu o prismă de sticlă, care servește la iluminarea culoarelor;
   ochi de traversieră → inel metalic prins de brățara traversieră a ancorei.

Celălalt exemplu, cuvântul *havan/ă*, provenind dintr-o denumire geografică, este, din perspectiva etimologică, un toponim. Ca substantiv, este fie propriu, reprezentând numele unui oraș-capitală, fie substantiv comun. Ca structură, este un cuvânt simplu, cu forme pentru masculin și feminin, având fie rol de substantiv, fie valoare atributivă, atunci când este întrebuințat pentru a exprima nuanța de culoare *havan* (*maro deschis*) sau *de culoarea tutunului*. Forma de feminin denumește fie (1) o țigară de foi din tutun de calitate superioară, caz în care îndeplinește rolul de substantiv, fie (2) un tip de ambarcațiune, caz în care este tot un substantiv îndeplinind rolul de toponim sau, altfel spus, o altă manifestare a catahrezei.

Partea a IV-a, **Nave** – **Clase și subclase**, se constituie într-o secțiune de esență terminografică și include trei **Anexe**. După stabilirea distincțiilor dintre adjectivele „naval” și „nautic” și enumerarea tuturor membrilor cunoscuți sau abia născuți ai terminologiei navale, s-a propus și un modest glosar al navalismelor folosite în această monografie.

Cel mai important segment al întregii monografii este nomenclatorul selectiv al navalismelor înregistrate și întrebuințate în vocabularul și istoria românilor încă din vremea domnitorului Alexandru cel Bun (secolul al XV-lea), fiind prima lucrare care a selectat și descris doar termeni ai arhitecturii navale și ai construcțiilor navale.

Bibliografie

***** colecția *Buletin de Informare Tehnică Navală*, revistă anuală publicată în 5 numere între anii 1985-1989.
***** colecția *Buletin Tehnic*, revistă semestrială editată de Registrul Naval Român; numere selectate:
Buletin Tehnic, 1981, V, 2;
Buletin Tehnic, 1981, V, 3;
Buletin Tehnic, 1981, V, 4;
Buletin Tehnic, 1982, VI, 1;
Buletin Tehnic, 1982, VI, 3;
Buletin Tehnic, 1982, VI, 4;
Buletin Tehnic, 1983, VII, 1;
Buletin Tehnic, 1983, VII, 2;
Buletin Tehnic, 1983, VII, 3;
Buletin Tehnic, 1983, VII, 4;
Buletin Tehnic, 1984, VIII, 1;
Buletin Tehnic, 1984, VIII, 3;
Buletin Tehnic, 1984, VIII, 4;
Buletin Tehnic, 1985, IX, 2;
Buletin Tehnic, 1985, IX, 3;
Buletin Tehnic, 1985, IX, 4.
***** colecția *Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave*:
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2011, I, 1. (CCN 1)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2012, II, 2. (CCN 2)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2013, III, 3. (CCN 3)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2013, III, 4. (CCN 4)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2014, IV, 5. (CCN 5)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2015, V, 6. (CCN 6)
Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave, 2016, VI, 7. (CCN 7)
***** *Lexicon tehnic român*, vol 1-7, Iași: Editura Vasiliana 98, 2011. (LTR)
***** *Dicționar enciclopedic, vol 1 A-C*, București: Editura Enciclopedică, 1993. (DE1)
******Dicționar enciclopedic, vol 2 D-G*, București: Editura Enciclopedică, 1996. (DE2)
******Dicționar enciclopedic, vol 3 I-K*, București: Editura Enciclopedică, 1999. (DE3)
******Dicționar enciclopedic, vol 4 L-N,* București: Editura Enciclopedică, 2001. (DE4)
******Dicționar enciclopedic, vol 5 O-Q,* București: Editura Enciclopedică, 2004. (DE5)
******Dicționar enciclopedic, vol 6 R-S,* București: Editura Enciclopedică, 2006. (DE6)
***** *Dicționar tehnic englez-român*, București: Editura Tehnică, 1967.
***** *Dicționar tehnic român-englez*, București: Editura Tehnică, 1970.
***** *Noul dicționar universal al limbii române*, București, Chișinău: Litera, 2006. (NDULR)
***** *Webster's Encyclopedic Unabridged Dictionary of the English Language*, New York: Gramercy Books, 1996.

Albu, Constantin, Alois Gherguț și Mihai Albu, 2007, *Dicționar de kinetoterapie*, Iași: Polirom.

Alexandru, C. și L. Aburel, 2008, *ICEPRONAV Galați 25 de ani de activitate 1966-1991.*

Istoric-Prezentări-Realizări, Galați: Europlus.

Algeo, John, 2010, *The Origins and Development of the English Language*, Boston MA: Wadsworth.

Allen, Joseph, 1852, *Battles of the British Navy*, vol. 1, London: Henry G. Bohn, York Street, Covent Garden.

Anghel, Traian, 2010, *Dicționar de informatică*, București: Corint.

Arnaud, Pierre J.-L., 2006, „Phénomènes de sous-specification sémantique. Représentation des unités lexicales et prise en compte du contexte". Blampain Daniel, Philippe Thoiron și Marc van Campenhoudt (coord.) *Mots, Termes et Contextes. Actes des septièmes Journées scientifiques de réseau de chercheurs. Lexicologie Terminologie Traduction, Bruxelles – Belgique – 8, 9 et 10 Septembre 2005,* pp 33-43, Paris: Contemporary Publishing International.

Astratinei, Carmen și Mihai Guriță, 2011, *Dicționar maritim englez de abrevieri*, Constanța: Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân".

Atanasiu, Virgil, Lazăr Baroga, Vasile Ciobănița și Alexandru Calciu, 2015, *Enciclopedia educației fizice și sportului din România. Vol. 8. Dicționar descriptiv și explicativ de noțiuni și termeni*, Târgu Jiu: Editura Măiastra.

Auger, Pierre, 1988, „La terminologie au Quebec et dans le monde, de la naissance à la maturité". *Actes du sixième colloque OLF-STQ de terminologie. L'ère nouvelle de la terminologie*, 27-59. Quebec: Gouvernment du Québec.

Bacalbașa, Nicolae, 1997, *Fals tratat de navigație*, Galați: Editura Alma.

Baghici, Nicoleta, 2014, „Terminologizarea lexicului comun", *Philologica Jassyensia*, Supliment, X,1(19): 17-23.

Baugh, Albert și Thomas Cable, 1994, *A History of the English Language*, London: Routledge.

Bădeliță, Lumința și Badea Teodora, 1993, *Dicționar de matematică*, București: Danubius.

Bălteanu, Valeriu, 2000, *Terminologie magică populară românească*, București: Paideea.

Bejan, Anton, 2006, *Dicționar enciclopedic de marină*, București: Societatea Scriitorilor Militari. (DEM)

Bejan, Nicolae, 1984, *Dicționar de construcții navale*, Galați: Tipografia Universitătții.

Benveniste, Emil, 1966, *Problèmes de linguistique générale*, Paris: Gallimard.

Bessé, B. De, B. Nkwenti-Azeh și John C. Sager, 1997, „Glossary of Terms Used in Terminology", *Terminology*, 4(1): 117-156.

Beziris, Anton, Constantin I. Popa, Gheorghe Scurtu și Andrei Bantaș, 1982, *Dicționar maritim englez-român*, București: Editura Tehnică. (DMER)

Beziris, Anton, Constantin I. Popa, Gheorghe Scurtu și Andrei Bantaș, 1982, *Dicționar maritim român-englez*, București: Editura Tehnică. (DMRE)

Bibicescu, Gheorghe, Andrei Tudorică, Gheorghe Scurtu și M. Chiriță, 1971, *Lexicon maritim englez-român: cu termeni corespondenți în limbile franceză, germană, spaniolă, rusă*, București: Editura Științifică (LMER).

Bidu-Vrănceanu, Angela, 2007, *Lexicul specializat în mișcare de la dicționare la texte*, București: Editura Universității.

Bidu-Vrănceanu, Angela, Cristina Călărașu, Liliana Ruxăndoiu, Mihaela Mancaș și Gabriela Pană Dindelegan, 2001, *Dicționar de științe ale limbii*, București: Nemira.

Bidu-Vrănceanu, Angela, Cristina-Alice Toma și Elena Mușeanu, 2010-12, *Terminologie și terminologii*, București: Editura Universității.

Bidu-Vrănceanu, Angela, Silvia Săvulescu, Cristina-Alice Toma, Claudia Ene, Alexandra Vrânceanu, 2000, *Lexic comun, lexic specializat*, București: Editura Universității.

Bidu-Vrănceanu, Angela, Silvia Săvulescu, Cristina-Alice Toma, Claudia Ene, Alexandra Vrânceanu, 2001, *Lexic științific interdisciplinar*, București: Editura Universității.

Blackmore, David S.T., 2009, *The Seafaring Dictionary: Terms, Idioms and Legends of the Past and Present*, Jefferson: McFarland & Company.

Bocian, Martin, 1996, *Dicționar enciclopedic de personaje biblice*, București: Editura enciclopedică

Briceag, Adriana, 2015, *Evoluția terminologiei gramaticale românești*, teză de doctorat susținută la Universitatea din Craiova.

Bruce, George J. și Ian Garrard, 1999, *The Business of Shipbuilding*, London, Hong Kong: LLLP Publishing.

Buican, D., 2001, *Dicționar de biologie*, București: Editura Univers Enciclopedic.

Burlacu, Daniela, 2015, *Terminologia gimnasticii artistice în limba română*, Iași.

Busuioc, Ileana și Mădălina Cucu, 2003, *Introducere în terminologie,* București: Credis.

Butiurcă, Doina, 2009, „Limbajul medical. Influența engleză”. Botoșineanu, L., E. Dănilă, C., Holban, O. Ichim (ed.), *Distorsionări în comunicarea lingvistică, literară și etnofolclorică românească și contextul european*, pp. 43-53, Iași: Alfa.

Butuc, Marin, 2011, *Terminologia militară românească* (studiu retrospectiv: sec. al XIII-lea – încep. sec. al XIX-lea), teză de doctorat susținută la Universitatea de Stat din Moldova (USM) Chișinău.

Cabré, Teresa M., 1991, „Terminologie ou terminologies? Spécialité linguistique ou domaine interdisciplinaire?”, *Meta*, 36, (1): 55-63.

Cabré, Teresa M., 1998, *Terminology: Theory, Methods, and Applications*, Amsterdam / Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.

Cabré, Teresa M., 2000, „Terminologie et linguistique: la theorie de portes”, *Cahiers de Rifale* (21): 10-15.

Carp, Ligia, Irina Andreescu și Nicolae Carp, 1991, *Dicționar englez-român de abrevieri. Medicină, chimie, imunologie*, București: Editura Top Suspans.

Casson, Lionel, 1964, *Illustrated History of Ships and Boats*, New York: Doubleday and Company, Inc. Garden City.

Casson, Lionel, 1994, *Ships and Seafaring in Ancient Times*, University of Texas Press.

Cazan, Oana, 2009, „Procedeele de formare a terminologiei juridice românești”, *Ianua. Revista Philologica Romanica*, 9, 213-27.

Călărașu, Cristina, 2005, *Studii de terminologie a profesiunilor: încercare de sociologie lingvistic*ă, București: Editura Universității.

Ceangă, Valeriu, Costel Iulian Mocanu și Cristian Teodorescu, 2003, *Dinamica sistemelor de propulsie*, București: Editura Didactică și Pedagogică.

Chiriacescu, Rodica, 2012, *Dicționar mitologic*, București: Editura Universitară.

Ciobanu, Maria-Marilena, 2019, *Terminologie astronomică românească*, teză de doctorat susținută la Universitatea „Al. I. Cuza” din Iași.

Ciobanu, Georgeta, 1998, *Elemente de terminologie*, Timișoara: Editura Mirton.

Ciorbea, Valentin și Carmen Atanasiu, 1995, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă: 1895-1995*, Constanța: Editura Fundației „Andrei Șaguna”.

Cirimbu, Sebastian, 2013, *O introducere în terminologia informatică şi instruirea asistată de calculator*, Iași: Editura STEF.

Ciucă, Lydia și Constantin Ionescu-Boeru, 1994, *Dicționar de termeni muzicali*, București: Editura Prietenii cărții.

Ciumacenco, Valentina, 2017, „Influența limbii engleze în terminologia mass-mediei”, *Interconexiunea paradigmelor didactice și metodologice în predarea limbilor străine*. Ediția a 7-a. Chișinău, Republica Moldova: ULIM, pp. 30-38.

Clavell, James, 1988, *Shōgun*, București: Editura Univers.

Constantinescu, Ilinca, 1972, „Influența limbii engleze în vocabularul sportiv românesc” (I), *Limba română*, XXII, (6) 25-35.

Constantinescu, Ilinca, 1973, „Influența limbii engleze în vocabularul sportiv românesc” (II), *Limba română*, XXIII, (7): 25-35.

Constantinescu-Dobridor, Gh., 1980, *Dicționar de lingvistică generală*, București: Editura Albatros.

Constantinescu-Dobridor, Gh., 1998, *Dicționar de lingvistică generală*, București: Teora.

Côté, Alain, 2005, *Tool Box for the Medical Translator*, Toronto: Janssen-Ortho Inc.

Coteanu, Ion, 1973, *Stilistica funcțională a limbii române. Stil, stilistică, limbaj*, București: Editura Academiei Republicii Socialiste România.

Crăciunoiu, Cristian, 1979, *Navomodele – Vechi nave românești*, București: Editura Sport-Turism.

Crăciunoiu, Cristian, 1983, *Corăbii străbune*, București: Editura Sport-Turism.

Cristea, Sorin, 2015, *Dicționar enciclopedic de pedagogie*, vol. I A-C, București: E.D.P.

Daintith, John, 2009, *Dicționar de fizică*, București: All.

Daintith, John, 2010, *Dicționar de chimie*, București: All.

Dănescu, Alexandru, Dan Șerbănescu și Dragoș Sfințeanu, 1985, *Lexicon de termodinamică și mașini termice*, *vol. 1, A-E*, București: Editura Tehnică.

Dănescu, Alexandru, 1985, *Lexicon de termodinamică și mașini termice*, *vol. 2, F-N*, București: Editura Tehnică.

Dănescu, Alexandru, 1990, *Lexicon de termodinamică și mașini termice*, *vol. 3, O-R*, București: Editura Tehnică.

Dănescu, Alexandru, 1991, *Lexicon de termodinamică și mașini termice*, *vol. 4, S-Z,* București: Editura Tehnică.

Dinu, Cristian, s.a., *Dicționar IT*, București: Editura Cartea de buzunar.

Dimitrescu, Florica, Alexandru Ciolan și Coman Lupu, 2013, *Dicționar de cuvinte recente*, ed. a III-a, București: Logos.

Doron, R. și F. Parot, 1991, *Dicționar de psihologie*, București: Humanitas.

Dox, Melloni și Eisner 2003, *HarperCollins. Dicționar medical ilustrat*, traducere de dr. Ruxandra-Nicole Constantinescu-Argeș, dr. Cristina May și dr. Gabriela Neacșu, București: Editura Științelor medicale.

Dragomir, Dumitru, Adrian Lungu și Leonard Domnișoru, 2007, *Complemente de proiectare în arhitectura navală*, Galați: Europlus.

Dumitrescu, Doru și Mihai Manea, 2008, *Mic dicționar enciclopedic de termeni istorici*, București: Meronia.

Dumitrescu, Horia, Alina Georgescu, Al. Dumitrache, V. Ceangă, J. S. Popovici, Gh. Ghiță și B. Nicolescu, 1990, *Calculul elicei*, București: Editura Academiei.

Farmer, David Hugh, 1999, *Oxford. Dicționar al sfinților*, traducere de Mihai C. Udma și Elena Burlacu, București: Univers enciclopedic.

Felber, H., 1984, *Terminology Manual*. Paris: Unesco & Infoterms.

Felecan, Nicolae, 2004, *Vocabularul limbii române*, Cluj-Napoca: Mega.

Ferreiro, Larrie D., 2007, *Ships and Science. The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revoluiton, 1600-1800*, Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

Firică, Jean, 2002, *Terminologia activităților fizice și sportive*, teză de doctorat susținută la Universitatea de Vest din Timișoara.

Flaișer, M., 2001, *Terminologia medicală în limba română. Studii și articole*, Iași: Alfa.

Florescu, Cristina, 2015, *Terminologia meteorologică românească a fenomenelor atmosferice*, Iași: Editura Universității Al. I. Cuza.

Florian, Gabriel, 2008, *Dicționar explicativ IT & C*, București: All.

Forăscu, Narcisa, 2011, „Metafora și limbajul medical”, *Studii de lingvistică. Omagiu doamnei profesoare Angela Bidu-Vrănceanu*, pp. 199-206, București: Editura Universității.

Fundătură, Dumitru, Mihai Pricop, Gheorghe Bășanu și Dan Popescu, 1992, *Dicționar de*

management: Aprovizionare. Depozitare. Desfacere: 1100 termeni, cei mai utilizați în activitatea comercială a agenților economici din România, București: Editura Diacon Coresi.

Gabriel, Filip, V., 2011, *Vademecum român-englez pentru cadeții electromecanici/ Romanian-English Guide Book for Electromechanic Cadets*, Târgu Mureș.

Gardiner, Rober (ed.), 1995, *The Age of the Galley*, London: Conway Maritime Press.

Genes, George, 2009, *Dicționar istoric*, Pitești: Carminins.

Graur, Alexandru, 1965, *Nume de persoane*, București: Editura Științifică.

Graur, Alexandru, 1972, *Nume de locuri*, București: Editura Științifică.

Grecu, Onorina, 2008, *Dicționar juridic: Român-englez, englez-român*, București: C. H. Beck.

Grigore, I. Andreea-Vctoria, 2016, *Terminologia meteorologiei. O perspectivă descriptiv-lingvistică*, teză de doctorat susținută la Universitatea din București.

Groza, Liviu, 2004, *Elemente de lexicologie*, București: Humanitas Educațional.

Güleryüz, A., 2004, *Ottoman Sailing Ships from Galleys to Galleons. Particulars of Ships and Their Equipment*, Istanbul: Denizler Kitabevi.

Hebedean, Doina, 2012, *Glosar de termeni economici român-englez*, Brăila: Editura Sfântul Ierarh Nicolae.

Hometkovski, Ludmila, 2009, *Taxonomia paradigmatică și sintagmatică în terminologia dreptului comunitar*, teză de doctorat susținută la Universitatea Liberă de Stat din Chișinău.

Hristea, Theodor (coord.), 1984, *Sinteze de limba română*, București: Albatros.

Ioan, Alexandru și Mișu Radu, 2004, *Proiectarea instalațiilor navale cu tubulaturi asistată de calculator*, București: Editura Didactică și Pedagogică.

Ioniță, C. Ion și Apostolache Jimbu, 1986, *Instalații navale de bord. Construcție și exploatare*, București: Editura Tehnică.

Iordan, Iorgu, 1975, *Stilistica limbii române*, București: Editura Academiei RSR.

Ivanovic, A., și P. H. Collin, 2003, *Dicționar de marketing englez-român*, Chișinău: Editura Știința.

Joița, Roxana-Florența, 2017, *Terminologia mass-mediei în româna actuală*, teză de doctorat susținută la Universitatea București.

Kageura, Kyo, 2015, „Terminology and lexicography". Kockaert, Hendrik J. și Frieda Steurs, (eds.), *Handbook of Terminology*. Volume 1, pp. 45-59, Amsterdam / Philadelphia: John Benjamins Publishing Company.

Kahu, Gelu și Mihaela Dumitriu, 1985, „Tradiții navale la Galați". *Buletin de Informare Tehnică Navală*, 1(1): 4-6.

Kennedy, C. and R. Bolitho, 1984, *English for Specific Purposes*. London: Macmillan.

Kernbach, Victor, 2004, *Dicționar de mitologie generală: mituri, divinități, religii*,

București: Albatros.

Kovecses, Zoltan și G. Radden, 1998, „Metonymy: developing a cognitive linguistic view”, *Cognitive Linguistics,* 9: 37-77.

Lackoff, George și Mark Johnsen, 2003, *Metaphors We Live by*, London: The University of Chicago Press.

Lavery, Brian, 2017, *Ship 5,000 years of Maritime Adventure*, Dorling Kindersley Limited. London: A Penguin Random House.

Layton, C. W. T., 1994, *Dictionary of Nautical Words and Terms*, Glasgow: Brown, Son & Ferguson.

Lăcătuș, Vasile, Valentin Popescu și Iuliana Dobrea-Brugge, 2018, *125 ani. O istorie ilustrată a Șantierului Naval. An Illustrated History of the Shipyard*, Galați: Galleria Creative Shop.

Lăzărescu, George, 2001, *Dicționar mitologic*, București: Niculescu.

Luca, Cristian, 2009, „Activitatea portuară și construcțiile navale la Galați în ultimul deceniu al secolului al XVIII-lea”, Claudiu Neagoe (ed.) *Modele culturale şi realităţi cotidiene în societatea românească (secolele XV–XIX)*, 233-46, București: Ars Docendi.

Lupu, Larisa, Adrian Chiriac și Eugenia Mincu, 2008, „Probleme de terminologie medicală”. *Analele Științifice ale USMF „N. Testemițanu”*, 9, (2): 224-7.

Mackay, R. and A. Mountford, 1978, *English for Specific Purposes. A Case Study Approach*, London: Longman.

Maftei, Carmen și Floriana Popescu, 2005, „A Linguistic Description of Shipbuilding and Maritime English”, *Analele Universităţii „Dunărea de Jos” din Galaţi, Fascicula XIII, Limbă şi literatură*, pp. 147-156.

Maftei, Neculai, Raul Șușnea, Viorel Mircea și Emeric Mihály, 1973*, Șantierul Naval Galați: 80 de ani de existență: 1893-1973*, Galați: Întreprinderea Poligrafică.

Maier, Viorel, 1985a, *Mecanica și construcția navei*, (Vol. I Statica navei), București: Editura Tehnică.

Maier, Viorel, 1985b, *Mecanica și construcția navei*, (Vol. II Dinamica navei), București: Editura Tehnică.

Maier, Viorel, 1985c, *Mecanica și construcția navei*, (Vol. III Construcția navei), București: Editura Tehnică.

Manea, Constantin și Dănuța-Magdalena Pruneanu, 2017, „Unele aspecte ale pătrunderii termenilor tehnico-științifici în limbajul comun”. Luminița Botoșineanu, Elena Dănilă, Cecilia Holban și Ofelia Ichim (ed.) *Români majoritari/Români minoritari: interferențe și coabitări lingvistice, litetrare și etnologice*, pp. 197-216, Iași: Editura Alfa.

Manole, Ilie și Gheorghe Ionescu, 1982, *Dicționar marinăresc*, București: Albatros.

Marcu, Elena, 2008, *Dictionary of Maritime Electromechanical Terminology: English-Romanian*, Constanța: Editura Dobrogea.

Marcu, Măriuca și Ion Moga, 1978, *Dicționar elementar de științe: Matematică, fizică, astronomie*, București: Editura Științifică și Enciclopedică.

Marcus, Solomon, 1975, „The Metaphors and the Metonymies of the Scientific (Especially Mathematical) Language”. *Revue Roumaine de Linguistique*, XX(5): 535-7.

Marcus, Solomon, 1990, „Metafora în limbajul științific”. *Studii și Cercetări Lingvistice*, XLI, (4): 341-3.

Marcus, Solomon, 2000, „Portmanteau words (mots-valise)”, *Studii și Cercetări Lingvistice*, LI, (1): 155-161.

Martin, Elizabeth A., 2005, *Oxford. Dicționar de medicină*, București: Editura ALL.

Martin, Elizabeth A., 2011, *Oxford. Dicționar de nursing*, București: Editura ALL.

Maslow, Abraham, 1943, „A Theory of Human Motivation”, *Psychological Review*, 50, 370-396.

Mănuilă, Ludmila, M. Nicoulin și Al. Mănuilă, 1998, *Dicționar medical*, București: Ceres.

Meersmann, Willy, Michael Auth, Peter Schwittlinsky și Gheorghiță Zbăganu, 2001, *Lexicon de matematică*, București: Editura All.

Melnic, V., 2002, „Terminologia medicală în limba română (constatări şi opinii)”, *Mândria şi Speranţa noastră*. pp. 131-8.,Chişinău: F. E. P. Tipografia centrală.

Mincu, Eugenia et al., 2012, *Limba română. Limbaj medical*. Chişinău: Tipografia Centrală.

Mincu, Eugenia, 2015, „Sinonimia în terminologia medicală românească” (1). *The Proceedings of the International Conference Literature, Discourse and Multicultural Dialogue*, vol. 3, 878-885. Târgu Mureş: Arhipelag XXI Press.

Mincu, Eugenia, 2016, „Începuturile terminologiei medicale româneşti”, Iulian Boldea (ed.), *Globalization and National Identity. Studies on the Strategies of Intercultural Dialogue*, vol. 3, 745 -754. Târgu Mureş: Arhipelag XXI.

Mincu, Jana, 2016, „The Beginnings of the Romanian Medical Terminology”, Boldea, Iulian (coord.), *Globalization and National Identity. Studies on the Strategies of Intercultural Dialogue. Language and Discourse*, pp. 744-53, Târgu Mureș: Arhipelag XXI Press.

Miroiu, Mihai, 1992, *Dicționar de termeni economici, financiar-bancari și de bursă*, Alexandria: Editura Andreescu.

Mohan, Gheorghe și Aurel Ardelean, 2004, *Dicționar enciclopedic de biologie*, București: All.

Moise, Romica, 2004, *Glosar de termeni utilizați în relațiile internaționale din domeniul ordinii și siguranței publice*, București: Editura Ministerului Administrației și Internelor.

Morier, H., 1961, *Dictionnaire de poétique et de rhétorique*, Paris: P.U.F.

Moțoc, Radu, 2009, „Primul dicționar tehnic românesc”, *Dunărea de Jos*, 8, (89): 46-7

Mugglestone, Lynda, 2006, *The Oxford History of English*, Oxford: Oxford University Press.

Năstoiu, Ioan, 2008, *Mic dicționar medical: primul ajutor*, București: Gramar.

Neagu, Mariana și Anca Șarpe, 1999, *Dicționar explicativ englez-român de termeni economici*, Galați: Alma.

Negru, Valentina și Constantin Manolache, 2010, „Termeni și terminologie militară: abordare teoretico-metodologică”. *Studii de securitate și apărare. Revista militară*, 1(3): 88-92.

Nuță, Ion, 2009a, *Dicționar viticol*, Iași: Tipo Moldova.

Nuță, Ion, 2009b, *Dicționar pomicol*, Iași: Tipo Moldova.

Obreja, Dan, 2005, *Teoria navei. Concepte și metode de analiză a performanțelor de navigație*, București: Editura Didactică și Pedagogică.

Olejnik, Sandrine, 1999, *EUROLOGOS Computerized Translation Technology*, Eurologos Group, Global and Multilingual Solutions.

Olteanu, Antoaneta, 1998, *Metamorfozele sacrului: dicționar de mitologie populară*, București: Paideia.

Olteanu, Antoaneta-Liliana, 2004, *Dicționar de mitologie: demoni, duhuri, spirite*, București: Paideia.

Oprea, Ioan, 1996, *Terminologie filozofică românească modernă*, București: Editura Științifică.

Opriț-Maftei, Carmen, 2013, „The English Influence upon Today’s Romanian Economic Terminology”, *Analele Universității „Dunărea de Jos” din Galați. Lexic comun/ Lexic specializat*, 1-2: 113-7.

Opriț-Maftei, Carmen, 2016, „The Latin Influence on the English and Romanian Language of Economics”, *Analele Universității Dunărea de Jos din Galați. Lexic comun/Lexic specializat*, 1-2: 143-51.

Opriț-Maftei, Carmen, 2017, „The Language of Graphs in Business English. A Terminological Perspective” *Analele Universității „Dunărea de Jos” din Galați. Lexic comun/ Lexic specializat*, 1, (17): 222-9.

Opriț-Maftei, Carmen, 2018a, *English Borrowings in Romanian: Economic Terminologies*, Galați: Editura Europlus.

Opriț-Maftei, Carmen, 2018b, „English Borrowings in Romanian Computer Terminology”, *Analele Universității Dunărea de Jos din Galați. Lexic comun/Lexic specializat*, 1, (19): 147-55.

Parapiru, Theodor, 1994, *Dicționar de expresii celebre*, Galați: Alma.

Partin, Zoe, Marcian D. Bleahu și Melania Cristina Rădulescu, 1995, *Dicționar ecologic*,

București: Garamond.

Pavel, E și C. Rucăreanu, 2001, *Introducere în terminologie,* București: Editura Academiei.

Pavel, Silvia și Daniela Nolet, 2001, *Handbook of Terminology*, Minister of Public Works and Government Services. Canada.

Păltănea, Paul, 1994, *Istoria orașului Galați de la origini și până în anul 1918*, Galați: Editura Porto-franco.

Pârlog, Hortensia, 1971, „Termeni de origine engleză în publicistica românească contemporană”. *Analele Universității Timișoara. Științe filologice*, (9): 55-68.

Pârlog, Hortensia, 1983, „Observații asupra unor termeni mai noi din limba engleză în limba română”. *Analele Universității Timișoara. Științe filologice* (21): 78-82

Pârvu, C., 1991, *Universul plantelor. Mică enciclopedie*, București: Editura enciclopedică.

Pease, F., 1918, *Modern Shipbuilding Terms Defined and Illustrated*, Philadelphia: Lippincott.

Petre, Zoe, Alexandra Liți și Cătălin Pavel, 2011, *Dicționar de mitologie greco-romană: Zei, Eroi, Mituri*, București: Corint.

Pitar, Mariana, 2018, *Manual de terminologie și terminografie*, Timișoara: Editura Universității de Vest.

Pitiriciu, Silvia, 1998, *Dicționar de abrevieri și simboluri*, București: Editura All Educațional. (DAS)

Pitiriciu, Silvia, 2009, „Din terminologia cromatică: verde în limba română”, *Analele Universităţii de Vest din Timişoara. Seria ştiinţe filologice*, 47: 115-20.

Pitiriciu, Silvia, 2010a, „Din terminologia cromatică: albastru în limba română”, *Buletin de lingvistică*, 11: 136-43.

Pitiriciu, Silvia, 2010b, „Din terminologia cromatică: galben în limba română”, *Limba română*, 177, (3-4): 103-10.

Pitiriciu, Silvia, 2011, „Din terminologia cromatică: roz”, *Studia Universitatis Petru Maior. Philologia*, (10): 51-4.

Pitiriciu, Silvia, 2015, „From the Terminology of textile materials: cotton”, Iulian Boldea (ed.), *The Proceedings of the International Conference Literature, Discourse and Multicultural Dialogue. Section: Language and Discourse*, 44-51, Târgu Mureș: Arhipelag XXI Press.

Ploae-Hanganu, Mariana, 1992, „Terminologia și limba comună”, *Limba română*, XLI, 9: 479-82.

Popa, Constantin I. și Andrei Bantaș, 1978, *Culegere de abrevieri în limba engleză*, București: Editura tehnică.

Popa, Constantin, 1993, *Romanian-English Dictionary: Maritime Terminology*, Constanța: Totaldata.

Popa, Constantin și Violeta Dănescu-Popa, 1997, *Dicționar terminologic de electromecanică navală, englez-român,* Constanța: Editura Muntenia.

Popa, Ioan-Lucian, 2006, *Dicționar englez-român de termeni folosiți în afaceri*, Iași: Institutul European.

Popescu, Coralia, 1994, *Dicționar bancar și de asigurări*, București: Dragon.

Popescu, Cristian Ermei N., Maximilian N. Popescu, Stanciu Barbălată și Anton Dumitru-Jean, 1990, *Navigația fluvială română. O firmă pentru toată Dunărea*, Galați: Editura Porto-Franco. (NFR)

Popescu, Floriana, 2001, *The English Shipbuilding Terminology in the Romanian Specialized Vocabulary*, Suceava, 19-20 octombrie 2001 (comunicare).

Popescu, Floriana, 2006, „Anglicisms in the Romanian Shipbuilding Specialized Terminology”, *Romanian Journal of English Studies*, III(3): 160-3.

Popescu, Floriana, 2016, „English for Naval Architecture Purposes (E.N.A.P.), English for Shipbuilding Purposes (E.SB.P.), English for Purposes (E.M.P.) – a Terminologically-Related Triad”, *Buletinul Ştiinţific al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”*, 19(2): 529-32 .

Popescu, Floriana, 2018, *A Paradigm of Comparative Lexicology*, Newcastle-upon-Tyne: Cambridge Scholars Publishing.

Popescu, Vergil și Maria-Ana Dumitrescu, 1994, *Dicționar de termeni și expresii utilizate în tranzacțiile de bursă*, București: Editura Voreep Ex Im.

Popovici, Iuliana și Dumitru Lupuleasa, 1997, *Dicționar farmaceutic*, București: Editura Didactică și Pedagogică.

Popovici, Iuliana, Lăcrămioara Ochiuz, Dumitru Lupuleasa și Valeriu Rusu, 2007, *Terminologie medicală și farmaceutică*, Iași; București: Polirom.

Praisler, Anton, 2012, „Construcțiile navale gălățene și transportul pe apă din secolul XVII și până în 1954”, *Caietele Colocviilor Constructorilor de Nave*, 2, 32-37. (PA)

Rău, Petre, 1998, *Dicționar de acronime în informatică*, ediție electronică.

Rey, Alain, 1995, *Essays on Terminology*, Amsterdam/Philadelphia: John Benjamims.

Ricoeur, Pierre, 1975, *La Métaphore Vive*, Paris: Editions du Seuil.

Rizea, Monica-Mihaela, 2009, *De la Monosemie la polisemie în terminologia științifică actuală*, București.

Rizea, Monica-Mihaela, 2010, *Mecanisme ale dezvoltării polisemiei la contactul termenilor informatici cu limba comună*, București.

Rossi, Michaela, 2014, „Métaphores terminologiques: fonctions et statut dans les langues de spécialité”, *SHS Web of Conferences 8 (2014)*

Rusu, Valeriu, 2001, *Dicționar medical*, București: Editura Medicală.

Sager, J., 1990, *A Practical Course in Terminology Processing*, Amsterdam /Philadelphia: John Benjamins.

Sandiuc, Corina, (2016a), „Principles of Terminological Research. Romanian and Foreign Contributions”, Boldea, Iulian (coord.), *Globalization and National Identity. Studies on the Strategies of Intercultural Dialogue. Language and Discourse*, pp. 403-15, Târgu Mureş: Arhipelag XXI Press.

Sandiuc, Corina, (2016b), „The Romanian Maritime Vocabulary. An Interdisciplinary Approach”, Boldea, Iulian și Dumitru-Mircea Buda (ed.), *CONVERGENT DISCOURSES. Exploring the Contexts of Communication*, pp. 227-33, Târgu Mureş: Arhipelag XXI Press.

Saramandu, Manuela, 1986, *Terminologia juridic-administrativă românească în perioada 1780-1950*, București: Editura Universității.

Sarău, Gheorghe, Maria Sarău și Daniel Samuel Petrilă, 2016, *Dicționarul de abrevieri românești și străine*, Târgu Mureș: Editura Nico. (DARS)

Sarău, Gheorghe, Maria Sarău și Daniel Samuel Petrilă, 2009, *Dicționarul de abrevieri ale limbii române*, București: Semne. (DALR)

Saverien, Alexandre, 1769, *Dizionario Istorico, Teorico, e Pratico di Marina,* Venezia: Battista Albrizzi Q. Girolamo.

Scăunașu, Adrian și Monica Grancea, 2006, *Mic dicționar medical: Pe înțelesul tuturor*, București: Corint.

Stockley, Corinne, Jane Wertheim și Chris Oxlade, 2002, *Dicționar ilustrat de fizică*, Oradea: Aquila '93.

Stoianova, Inga, 2008, „Metafora în terminologie”, *Intertext*, I(1-2): 181-7.

Stoicescu, Liviu Dan, 2011, *60 de ani de Învățământ Superior Naval la Galați: 1951-2011*, Galați: Editura Pax Aura Mundi.

Stoicescu, Liviu Dan, 2016, *65 de ani de Învățământ Superior Naval la Galați: 1951-2016*, Galați: Editura Pax Aura Mundi.

Stoichițoiu-Ichim, Adriana, 2003, *Aspecte ale dinamicii limbii române actuale*, București: Editura Universității din București.

Strohm, Keith Francis, 1997, *Advanced Dungeons & Dragons. Dungeon Master Guide of Ships and the Sea*, Wizards of the Coast, Inc.

Șerban, Vasile și Ivan Evseev, 1978, *Vocabularul românesc contemporan*, Timișoara: Facla.

Șerban, Dorin și Eugen Găvan, 2001, *Tehnologii de asamblare și sudare a corpului navei*, Galați: Editura Evrika.

Tatu, T., 2008, *Istoria trudită a fabricilor uitate*, Galați: Patronatul Întreprinderilor Mici şi Mijlocii.

Tătaru, Costel, Roxana Grünwald și Fabiana Nițu, 2011, *Glosar bilingv: termeni, expresii și definiții din educație fizică și sport*, Sibiu. Alma Mater.

Titircă, Lucreția, 2008, *Dicționar de termeni pentru asistenții medicali*, București: Editura

Viața Medicală Românească.

Toacă, Ion, A., 2003, *Dicționar maritim tematic englez-român*, Constanța: Muntenia.

Toderașcu, Ion, 1969, „Construcții navale la șantierul naval Galați în ultimul sfert al secolului al XVIII-lea”, *Danubius*, II-III, 95-110.

Toderașcu, Ion, 1970, „Din activitatea șantierului naval Galați în prima jumătate a secolului al XIX-lea”, *Analele științifice ale Univ. „Al. I. Cuza” din Iași, (seria nouă), Secțiunea III, Istorie*, tom XVI.

Toderașcu, Ion, 1972, „Informații noi privind șantierul naval Galați (sfârșitul secolului al XVIII-lea – prima jumătate a secolului al XIX-lea), *Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol*, tom IX.

Toderașcu, Ion, 1976, *Contribuții la istoria tehnicii navale românești până la jumătatea secolului al XIX*, teză de doctorat, susținută la Universitatea „Al. I. Cuza” din Iași.

Toma, A., 2006, *Lingvistică și matematică: terminologie, limbaj, discurs*, București: Editura Universității din București.

Toma, A., 2005, „Interdisciplinaritate și terminologie matematică: termeni migratori”, Pană Dindelegan, Gabriela (coord.) *Actele Conferinței Catedrei de limba română*, București: Editura Universității din București.

Tout, Denisa Maria, 2016, „The Terminology of the Wedding Wear in Salaj”, Boldea, Iulian (coord.), *Globalization and National Identity. Studies on the Strategies of Intercultural Dialogue. Language and Discourse*, pp. 1052-62, Târgu Mureș: Arhipelag XXI Press.

Trif, Radu-Nicolae, 2006, *Influența limbii engleze asupra limbii române în terminologia informaticii*, București: Academia Română.

Trișcă, Anca, 2013, „Characteristics of the language used in naval architecture advertising”, *Analele Universității Maritime Constanța*, XIV(19): 247-51.

Trișcă (Ionescu), A., 2015, „Noun Strings Used in Naval Architecture Texts”, Iulian Boldea (ed). *Debates on Globalization Approaching National Identity through Intercultural Dialogue and National Identity*, pp. 496-501, Târgu Mureș: Arhipeleag XXI Press.

Trișcă (Ionescu), A., 2015a, „Compound Nouns in Naval Architecture Texts”, *Scientific Journal of Humanistic Studies*, 7, (12): 61-73.

Trișcă (Ionescu), A., 2015b, „The Types of Texts Encountered in Naval Architecture”, Boldea, I. (ed.) *Literature, Discourse and Multicultural Dialogue*, pp. 840-50, Târgu Mureș: Arhipelag XXI Press.

Trișcă (Ionescu), A., 2016, „Collocations in Naval Architecture Texts”, Aneta Dlutek (ed.) *New Dimensions of Philology*, pp.149-155, Plock: Polonia.

Trișcă (Ionescu), A., 2018, „Characteristics of English in Naval Architecture Texts”, *Translation Studies*: *Retrospective and Prospective Views.* XI, (21): 198-208.

Trofin, Aurel, 1967, „Observații cu privire la adaptarea terminologiei sportive de origine engleză în limba română”. *Studia Universitatis Babeș–Bolyai*, *Series Philologia,* XII, 125–30.

Tudoran, Radu, 1961, *Toate pânzele sus!* București: Editura tineretului.

Ţiţeica, Radu et alii, 1972, *Dicționar de termeni tehnici*, București: Editura tehnică. (DTT)

Țuchel, Daniela, 2007, „An Anti-Project: Ronglish alias Romgleză”, G. I. Colipcă (ed.), *Translation Studies: Retrospective and Prospective Views*, pp. 201-8, Galați: Europlus.

Ursu, Olga, 2003, *Bibliografia românească de terminologie* (*volume, articole, dicționare*), Facultatea de Litere, Catedra de limbi moderne aplicate, Masterat de Traductologie și Terminologie, Cluj-Napoca.

Vasile, Adriana și Dana Galieta Mincă, 2002, *Glosar de termeni de sănătate publică și management*, București: Editura Universitară „Carol Davila”.

Vâlsan, El., Bidoae, I. și Constantin Iosifescu, 1974, *Tehnologia fabricării navei și a montării mecanismelor*, București: Editura Didactică și Pedagogică.

Vintilescu, Maria Antoaneta și Silvia Popescu, *Dicționar zoologic*, București: Ametist '92.

Vințeler, Emil Onufrie, 1999, *Dicționar de fizică teoretică*, București: All.

Vizir Elena și Ana Bivol, 2008, *Dicționar astronomic enciclopedic*, Târgoviște: Editura Bibliotheca.

Vlădescu, Irina, 2018, *Terminologia botanică românească – între tradiție și influențe culturale*, teză de doctorat susținută la Universitatea din București.

Zugun, Petru, 2000, *Lexicologia limbii române*, Iași: Editura Tehnopress.

White, W. H., 1876, *Manual of Naval Architecture*, London: Murray.

Young, Arthur, 1863, *Nautical Dictionary*, Second edition, London: Longman, Green, Longman, Roberts and Green.

Webografie

https://cmu-edu.eu/anale/wp-content/uploads/sites/10/2016/10/Anale-vol.25-2016.pdf

https://www.dexonline

https://www.theguardian.com/theguardian/from-the-archive-blog/2011/jul/21/mount-everest-name-1856

https://www.anconav.ro/ro/ccnc/caiete-ccn/

https://ro.wikipedia.org/wiki/%C8%98antiere_navale_din_Rom%C3%A2nia

https://www.ulbsibiu.ro/ro/despre/despre-ulb/istoric/radacini/

https://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-8-2009/primul-dictionar-tehnic-romanescdisionaras-romanesc-de-cuvinte-tehnice-si-altele-greu-de-inteles_2467.html

PARTEA A PATRA:

NAVE - CLASE ȘI SUBCLASE.

ANEXA 1.

Tabelul 1. Familia lexicală a cuvântului *navă*

Cuvânt	**Funcție**	**Notă explicativă sau descrierea sensului**
navă, nave	substantiv	1. vehicul care plutește și care se deplasează pe (sau sub) apă, (sin.) *vas*.
naie, năi	substantiv	formă arhaică folosită pentru denumirea *navă*
*navarh, navarhi***	substantiv	comandant al unei corăbii sau al unei flote.
*navicular, ~ă, naviculari, ~e***	adjectiv	asemănător cu forma unei nave, de forma unei nave.
navaleză[1]	substantiv	denumire a limbajului profesional al specialiștilor din domeniul naval.
navalism	substantiv	cuvânt specific domeniului naval.
navalist(ă)	substantiv	persoană care lucrează în domeniul naval.
navalistică	substantiv	1. știința care se ocupă cu proiectarea și construcția structurilor navale. 2. totalitatea elementelor, conceptelor și a noțiunilor care țin de domeniul naval.
a navaliza	verb	a adapta un echipament pentru a fi folosit la bordul navei.

Tabelul 3. Derivate „nautice”

Cuvânt	**Funcție**	**Notă explicativă sau sens**
*nautic, ~ci, nautică, ~ce***	adjectiv	1. care servește la navigație; privitor la navigație.
		2. care se practică sau se desfășoară pe apă (competiții, sporturi, întreceri, jocuri distractive).
*nautică***	substantiv	știința și tehnica dirijării navelor; navigație.

[1] Recursul la acest termen a fost inspirat de profesorul universitar Stelian Dumistrăcel care, după susținerea, în cadrul conferinței internaționale *Lexic comun – lexic specializat*, ediția 2008, a comunicării *Distorsionarea semantică a neologismului și a dictonului cult în discursul public actual* a făcut referire și la cuvinte precum *afacereza*, *medicaleza* și *calculatoreza*.

Tabelul 2. Familia lexicală a cuvântului *a naviga*

Cuvânt	**Funcție**	**Notă explicativă sau descrierea sensului**
*naviga****	Verb	1. a practica știința și arta navigației. 2. a conduce navigația unei nave, (sin.) a face navigația. 3. (despre navă) a se deplasa pe apă/mare, a pluti. 4. a călători cu o navă. 5. (inform.) a trece de la o informație la alta într-un document hipertext sau hipermedia.
*navigare***	substantiv	acțiunea de a naviga și rezultatul ei.
a navigabiliza	verb	a asigura posibilitatea unei ape de a fi navigabilă.
navigabilă, ~e *navigabil, ~i,**	adjectiv	(despre un canal sau fluviu) pe care se poate naviga.
*navigabilitate**	substantiv	1. capacitatea unei nave de a naviga. 2. calitatea unei căi de comunicație pe apă de a fi navigabilă.
navigant, ~ți, *navigantă, ~e***	adjectiv	1. care navighează. 2. (personal navigant) care face parte din echipajul unei nave/ aeronave.
navigator, ~i, *navigatoare**	substantiv	1. persoană care face parte din echipajul unei nave maritime sau fluviale. 2. persoană care practică știința și arta navigației maritime sau fluviale; (sin.) ofițer cu navigația. 3. persoană care navighează într-un document hipertext sau hipermedia.
*navigație****	substantiv	1. știința și arta de a conduce o navă dintr-un punct în altul al globului și de a face punctul navei în orice moment. 2. faptul de a naviga; drum parcurs de un vehicul maritim, fluvial, aerian, sau spațial. 3. transportul de mărfuri și de pasageri pe apă.

* Note explicative extrase din Bejan et alii (2006: 353-4).

** Note explicative extrase din NDULR (870).

*** Note explicative în care am însumat definițiile surselor menționate anterior.

Anexa 2.

Nomenclator selectiv al ambarcațiunilor

A

ACIC: (ist.) ambarcațiune fluvială cu fundul plat, fără punte, folosită pentru transportul de materiale sau de animale vii. Un mare număr de acicuri, construite și manevrate de români, circulau pe Dunăre în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, deplasându-se cu ajutorul a opt rame (numite opacine). Prescurtare a formei *ustuacic*, termenul este folosit într-un document turcesc din anul 1793, în contextul construcțiilor navale din Țara Românească; sin. *ustoacă* și *ustuaciuc* (DEM 3).

ACTUARIA: galeră romană cu 15 perechi de rame și o velă pătrată, folosită pentru transportul rapid de materiale militare (DEM 4).

ALMANDIE*: canoe indiană de mari dimensiuni, folosită în unele regiuni ale Africii. Almandia folosită pe coasta Malabar (țărmul sudvestic al Indiei) era o ambarcațiune cu fundul și extremitățile ascuțite (Young 1893: 6)

ANIMALIER: navă specializată în transportul a aproximativ 2000 până la 8000 de animale domestice (bovine, cai, oi, capre etc) sau sălbatice (lei, tigri) vii (DEM 23).

ARCĂ: 1) orice ambarcațiune închisă care poate pluti; 2) corabie; formă mai cunoscută în sintagma *Arca lui Noe*; 3) ambarcațiune mare folosită odinioară pe apele Statelor Unite ale Americii pentru transportul de provizii (Layton 1994: 24).

AZOGA*[1]: denumire dată ambarcațiunilor spaniole care transportau mercurul ce urma să fie folosit la lucrările din minele de aur din America (Young 1893: 24).

B

BAC: (c.n.) ambarcațiune cu sau fără propulsie proprie, folosită pe fluvii sau în porturi pentru trecerea oamenilor, vehiculelor sau diferitelor materiale de pe

[1] Denumirile marcate cu asterisc reprezintă propunerile mele, care sunt prelucrate după dicționare străine. Coordonatele bibliografice ale operelor respective sunt menționate între paranteze.

un mal pe altul; sin. *pod umblător* (DEM 43).

BAGALÁ*: navă arabă de mari dimensiuni, cu vele, și cu două punți, remarcabilă pentru înălțimea pupei; dotată cu puști pe puntea superioară sau pe ambele punți, nava era folosită în Oceanul Indian, pe Marea Roșie și fluviul Nil, în secolul al XIX-lea, pentru transport și piraterie; sin. *baggala* și *bagla*.

BAGLA: vezi *bagalá*.

BILANCELA: denumirea franceză a unui tip de navă asemănătoare bărcilor de pescuit franceze cu extremitățile prova și pupa ascuțite, propulsată cu ajutorul velelor sau al ramelor, care era folosită în Marea Mediterană, în special la Napole (Young 1893: 24).

BAIDAC: tip de navă puntată, cu o lungime de 36 până la 60 de metri cu catarg și vele, folosită pe Nipru (DEM 44).

BAKIGI CAIGHI: barcă având o lungime de 8 până la 10 m, folosită la pescuitul cu undițe (DEM 45); variantă ortografică *balik kayği*.

BALAM: ambarcațiune care are un catarg cu o velă (Centru comercial situat în nordul Braziliei, de unde se exportă cauciuc, materiale lemnoase, cacao. Șantier naval. (DEM 45); sin. *belem*; variantă formală.

BALANCELĂ*: corabie cu prova și pupa ascuțite, folosită în Mediterana, mai ales în zona orașului Neapole; prevăzută cu vele latine, corabia putea naviga și cu ajutorul ramelor (Young 1893: 25).

BALANDRĂ: 1) barcă filipineză scobită, cu balansier dublu și catarg având o velă cu spetează, ghiu și foc; 2) barcă peruviană puntată având o lungime de 8-10 m și pupa cu tablou, velă aurică și două focuri (DEM 45).

BALENIERĂ: 1) ambarcațiune cu prova și pupa ascuțite, având un număr de rame fără soț (de regulă, 5, sau, mai rar, 7); folosită adeseori pentru vizite oficiale; 2) ambarcțiune de aproximativ 9 m lungime, cu catarg rabatabil, utilizată pentru vânarea balenelor; 3) navă autopropulsată relativ mică folosită pentru vânarea balenelor (DEM 46).

BALIK KAYĞI: barcă având o lungime de 8 până la 10 m, folosită la pescuitul cu undițe în zona Bosforului (DEM 46). (termen din limba turcă)

BALIZOR: navă cu ajutorul căreia se instalează, se controlează și se întreține balizajul; nava este prevăzută cu bigi puternice la prova și cu grui cu fălci pentru manevra geamandurilor; navă de balizaj (DEM 48).

BALOK: ambarcațiune malaieziană cu o lungime de 10 m și cu unul sau două catarge la treime (DEM 49).

BALSA: 1) ambarcațiune din lemn de balsa, folosită pe coasta

Perului; 2) plută de bușteni de balsa, folosită în America de Sud; 3) arbore care crește în pădurile sud-americane (DEM 49).

BALUK: barcă având o lungime de aproximativ 13 m, dotată cu șase rame și folosită în apele Bosforului; sin. *bencă* (DEM 49).

BANANIER: navă cu instalații speciale pentru menținerea temperaturii între valori necesare conservării bananelor pe timpul transportului (DEM 49).

BARABAFTĂ: (arg.) 1) navă mare; 2) navă de construcție rudimentară (DEM 51).

BARC: tip de velier cu trei arbori.

BARCAROLĂ: ambarcațiune fluvială mică, folosită în Italia pentru agrement (DEM 53).

BARCAZ: barcă având 14-20 rame, cu doi oameni la fiecare ramă; sin. *șalupă*.

BARCĂ: ambarcațiune nepuntată, propulsată cu rame, vele sau motor, utilizată pentru pregătirea marinarilor, diverse operațiuni pe luciul apei, transport de oameni și materiale, agrement sau salvare (DEM 53).

BARCHENTINĂ: velier cu trei-patru catarge și cu velatură aurică (LMER 31).

BARCHETĂ: barca lochului.

BARJĂ: 1) ambarcațiune cu vele cu spetează; 2) navă fără propulsie proprie, cu sau fără echipaj, folosită pentru transportul mărfurilor solide; se deplasează prin împingere de către un remorcher.

BASTARDĂ: galeră cu lățimea mai mare decât cea obișnuită (DEM 57).

BASTIMENT: (înv.) sinonim folosit în trecut pentru „navă mare de luptă”, în prezent este folosit ca termen general pentru „constructie navală /navă /vas crucișător” (DEM 57).

BATEL SUBMARIN: (ist.) denumirea submersibilului proiectat de inginerul român Traian Teodorescu din Galați. Avizele necesare construirii navei în arsenalele statului, acordate autorului în 1880, i-au fost curând retrase. După ce invenția sa a fost brevetată la Londra în 1881, autorul a început construcția imersibilului, pe cont propriu, în Elveția, în 1883. Deși nu se cunosc detalii despre realizarea prototipului, principiul original adoptat de inventator a atras atenția literaturii de specialitate care îl menționează într-o publicațe franceză (1900) (DEM 58).

BATISCAF: submersibil autonom destinat cercetărilor oceanografice la mari adâncimi (DEM 58).

BAYDAR/BAIDAR*: barcă sau canoe folosită pe coasta de nord a Siberiei, în Kamceatca și pe coasta de nord-vest a Americii;

este făcută din piei de focă, fixate pe suport de lemn și cusute cu fir produs din ligamentele focii (Young 1893: 24).

BAZARA*: barcă mare cu fundul plat folosită pentru plimbări și relaxare pe fluviul Gange; propulsată cu ajutorul pânzelor sau/și al vâslelor (Young 1893: 30).

BELEM: altă formă pentru *balam.*

BENCĂ: barcă având o lungime de aproximativ 13 m, dotată cu șase rame și folosită în apele Bosfor; sin. *baluk.*

BERBEC: (ist.) tip de navă folosită în lupta cu pintenul (DEM 66). Pintenul denumește o „proeminență în prova unei nave de luptă, cu ajutorul căreia erau lovite și scufundate navele adversarului” (DEM 398). Folosit din antichitate până în ajunul primului război mondial.

BERLINĂ: 1) lotcă mare folosită în trecut pe Nistru; 2) șlep fără propulsie proprie folosit pe Nistru; 3) baidac sau semibaidac folosit pe Nistru și Nipru (DEM 67).

BERTON: barcă pliantă de dimensiuni mici, cu osatură din lemn sau metal și bordaj din pânză (DEM 67).

BILANDER: (ist.) navă de cabotaj, cu doi arbori cu vele aurice, folosită în mările nordice (DEM 68).

BIREMĂ: 1) navă antică cu două rânduri de rame; 2) galeră medievală cu ramele grupate două câte două, sin. *diremă.*

BOATILA*: ambarcațiune cu fund plat, pupa foarte ascuțită și prova curbată (Young 1893: 48).

BOIJER: (ist.) velier olandez cu fundul plat (DEM 71).

BOLOZAN: (ist.) navă fluvială de transport folosită pe Dunăre și pe unii afluenți în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea; în documentele vremii apar denumirile *bolozon*, *bolazan boloza*, *borozan* și *burazan*; cea mai veche descriere a acestei ambarcațiuni datează din anul 1779 (DEM 72).

BOMBARDĂ: velier intens folosit în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea ca navă purtătoare de artilerie (DEM 73).

BOOM: velier arab folosit pe fluvii și în apele costiere din zona Golfului Persic încă din secolul al XIV-lea (DEM 74).

BRACHETĂ: barcă de tip canoe.

BRANDBAHTĂ: (ist.) ambarcațiune destinată pazei contra incendiilor, supravegherii respectării regulilor portuare, cu rol de navă de poliție portuară; prima navă de acest tip a fost construită la Galați și, armată cu cinci tunuri aduse din Torino, Italia, a intrat în 1844 în compunerea Flotilei din Moldova; sin. *brandvahtă* (DEM 77).

BRANDER: tip de velier mic,

încărcat cu exploziv și materiale incendiare de luptă folosit pentru a arunca în aer o navă mai mare; sin. *incendiator.*

BRANDVAHTĂ: (ist.) ambarcațiune destinată asigurării pazei contra incendiilor, cu supravegherea respectării regulilor portuare; sin. *brandbahtă*.

BRAȚIERĂ: ambarcațiune cu vele și, eventual, cu un motor auxiliar, folosită în Marea Neagră, Marara, Egee, Adriatică și Mediterană (DEM 78).

BRIC HERMAFRODIT: (ist.) sin. *brigantină*.

BRIC: navă cu două catarge și vele pătrate, folosită pentru transport și luptă; denumirile istorice ale acestei ambarcațiuni au fost *brick* și *brig* (DEM 79).

BRIC-GOELETĂ: tip de velier cu doi arbori; sin. *brigantină* (DEM 79).

BRICK: sin. *bric*.

BRIG: sin. *bric*.

BRIGANTINĂ: galeră ușoară cu doi arbori folosită în secolele al XVI-lea și al XVII-lea, cu precădere de arabi pentru piraterie; sin. *bric-goeletă* (DEM 79).

BUGALET: lugher de cabotaj folosit pe coastele Bretaniei (DEM 83).

BUGLA*: un anume fel de navă comercială care asigură legăturile între Bombay și Golful Persic (Young 1893: 59).

BUSS: velier cu 1 până la 3 catarge, folosit în secolele XV-XVI pentru transport și pescuit în apele nordului și ale Mediteranei (DEM 85).

BUTANIER: navă ce servește la transportul butanului lichid (DEM 85).

BUTRĂ: ambarcațiune arabă cu vele cu antenă (DEM 85).

C

CABALLITO/CĂLUȚ: ambarcațiune asemănătoare unei plute, confecționată din trestie împletită artistic cu sfoară, pe care se stă călare, cu picioarele în apă; cu o ramă simplă și lungă de bambus se asigură propulsia (DEM 87).

CABLIER: navă având rolul de a trage, ridica și repara cabluri submarine de comunicații (DEM 87).

CABOTIER: navă de tonaj mic destinată transportului de mărfuri și pasageri de-a lungul coastelor, până la o distanță de 100 Mm spre larg (DEM 88).

CAIAC: ambarcațiune ușoară și rapidă datorită corpului lung și îngust, creată și folosită de eschimoși și aleuți pentru pescuit și vânătoare; sin. *baidarcă* (din rus. *baidarka*); (pl. *caiace*).

CAIC DOMNESC: (ist.) velier de război, construit din lemn, cu prova și pupa înalte, cu două catarge și armată cu un tun, care

asigura patrularea pe Dunăre; luntre ușoară, lungă și îngustă, cu capetele înălțate, sin. *caic*/*caik* brâncovenesc (pl. *caice*); variantă formală *caik*.

CAIC: 1) termen (împrumutat din limba turcă) având sensul generic de „barcă" sau „luntre"; 2) (ist.) cabotier folosit în Levant și Marea Neagră.

CANOE: 1) ambarcațiune sportivă; 2) barcă dintr-un singur trunchi de copac folosită de indienii din Canada și din America de Nord și de polinezieni; pusă în mișcare cu ajutorul unei rame cu o singură pană, ambarcațiunea poate transporta până la zece oameni.

CANONIERĂ: navă de luptă folosită în scopuri defensive care a fost treptat scoasă din uz după cel de-Al Doilea Razboi Mondial (< fr. *canoniera* = navă mică de război).

CAPHORNIER: navă cu vele care asigura transportul în zona Capului Horn.

CĂPITANĂ: galeră-comandant inferioară unei galere reale; sin. *patronă* (DEM 95).

CARACĂ: (ist.) velier în funcție între secolele al XIV-lea și al XVII-lea, folosită cronologic de portughezi, venețieni, francezi și englezi ca navă de transport mărfuri și ca navă de război (DEM 96).

CARAMUSSATA: (ist.) galeră rapidă cu rame, nepuntată, folosită între secolele al XI-lea și al XVI-lea în Marea Mediterană de către pirații nord-africani.

CARAVELĂ: (ist.) velier de transport marfă, cu borduri înalte, o singură punte cu suprastructuri în prova și pupa; întrebuințată deja în secolul al XIII-lea, caravela a cunoscut adevărata sa glorie între secolele al XV-lea și al XVI-lea, ca navă a marilor descoperiri geografice (DEM 97-8).

CARBONIER: navă pentru transportul de cărbune; sin. *cărbunar*.

CARGOBOT: navă autopropulsată folosită pentru transportul de mărfuri (ambalate sau în vrac); sin. *cargou* (< engl. *cargoboat*)

CARGOU: navă cu autopropulsie destinată transportului de mărfuri; sin. *cargobot*.

CATALANA*: navă de pescuit spaniolă, cu o structură simplă, dar care are o mică adâncime.

CATAMARAN: 1) ambarcațiune ușoară cu vele, folosită la pescuit, transportul de persoane și încărcături ușoare, având atașate într-un bord sau în ambele borduri, la o anumită distanță, un flotor-balansier destinat să asigure o mai bună stabilitate a ambarcațiunii; 2) ambarcațiune sau navă cu motor sau vele compusă din două corpuri paralele, legate printr-o punte comună, pe care se poate ridica o suprastructură.

CATARGĂ: (ist.) galeră otomană care a circulat pe Dunăre în secolul al XVI-lea (denumire derivată din forma bizantină *katergon*, introdusă, se pare, în limba română prin filieră otomană, probabil prin secolul al XIII-lea, de când este atestată varianta turcă *katarga* cu sensul de „galeră”. Cuvântul turcesc se regăsește în formele actuale *kadirga*, *kadirka* și *katirga*, create în secolul al XV-lea).

CĂRBUNAR: 1) navă pentru transportul de cărbune, sin. *carbonier*; 2) navă care arde cărbuni la căldări; 3) pe navele cu cărbuni, marinar care aduce cărbunii din buncăr la căldare.

CEAICĂ: tip de navă cu o velă, cu 10-15 rame în fiecare bord și cu una sau alte două (situate la prova și la pupa), având rol de cârmă; a fost folosită de cazaci între secolele al XV-lea și al XVII-lea, în Marea Neagră și în Marea Caspică, în incursiunile lor piraterești pe coasta Antaliei; (< rus. *ceaika* „pescăruș”); sin. *șaică, șaică zaporojeană.*

CEAM[2]: 1) navă fluvială remorcată care are magazii cu deschideri de dimensiuni mari și care este folosită mai ales pentru transportul pietrei sau nisipului. 2) luntre mai mare decât barca. 3) magazie plutitoare. 4) conținut al unui ceam (2). 5) a) corabie cu pânze care face transporturi pe Dunăre. b) ambarcație. c) (înv.) corabie de transport (pe Dunăre). d) navă fluvială remorcată, fără punte, destinată pentru transportul încărcăturilor (mai ales piatră, nisip etc.). 6) luntre mare de brad sau de stejar pentru a transporta pe Dunăre materiale grele (piatră, nisip, lemne). 7) un fel de caic fluvial foarte lat p. transporturĭ grele (lemne, nisip, piatră ș. a.), cu pânze și care poate merge și neremorcat. (pl. *ceamuri*).

CEBEC: tip de navă cu vele folosită în Marea Neagră și Mediterană; sin. *șebec.*

CEREALIER: navă specializată în transportul de cereale.

CERNICĂ: mic velier care a circulat în Marea Neagră și Marea Egee.

CIGUTA: navă mică de transport pentru grâne, specifică părții de NV a Mării Negre. Este menționată în actele notariale încheiate de genovezi la Chilia, în sec. al XIV-lea (DEM 119).

CIOBACĂ: gen de luntre monoxilă (DEM 119).

CLIPER: 1) velier de cursă mică și rapidă, folosit în secolul al XIX-lea pe drumuri foarte lungi pentru transportul încărcăturilor prețioase; 2) navă de luptă folosită în secolul al XIX-lea în Anglia și alte țări ca navă de

[2] www.dexonline.ro, accesat în 27 august 2018.

cercetare, supraveghere, legătură etc. (din engl. *clipper*) (DEM 122).

COGĂ: (ist.) navă de comerț din secolele al XII-lea și al XIII-lea, folosită în mările din nordul Europei (DEM 124).

COMOROANCĂ: tip de ambarcațiune fluvială cu rame, utilizată în timpul războiului de independență (nu se cunosc alte detalii, DEM 128).

CORABIE: velier sau navă cu vele folosită pentru transport.

CORSAR: 1) comandant al unei nave particulare înarmate, care are permisiunea guvernului de a ataca vase inamice pe timp de război; 2) navă echipată cu armament, folosită în timpul celor două războaie mondiale pentru a ataca navele comerciale.

CORVETĂ: tip de navă de luptă din epoca velierelor, mai mare decât bricul dar mai mică decât fregata, având o punte continuă de la prova la pupa și fiind dotată cu 18-31 tunuri. În epoca navelor cu mașini, numele s-a transmis unui tip de navă de tonaj redus, cu excelente calități nautice, destinată în special misiunilor de patrulare și de escortă a convoaielor de nave de transport în timp de război (< fr. *corvette*).

COSTIER: navă de transport mărfuri care efectuează curse de-a lungul coastei.

CRAIERĂ: (ist.) 1) mic velier puntat, folosit în secolele al XIV-lea și al XV-lea, în apele interioare din Flandra; 2) velier maritim folosit mai întâi în Marea Baltică și apoi în Normandia, de unde plecau la pescuit de scrumbii (în apele insulei Terra Nova (< eng. *crayer*).

CRANIȚĂ: tip de navă fluvială; sin. *graniță* (nu se cunosc alte detalii).

CRIOSTAT: vas cu pereți dubli. Pentru a se obține o izolare termică ridicată, spațiul dintre pereți se videază.

CROMSTER: tip de navă cu vele folosită în mările nordice, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea (DEM 143).

CRUCIȘĂTOR: navă de război rapidă, folosită în recunoașteri, în realizarea avangardei etc (NDULR 316).

CUIRASAT: navă de război protejată de o cuirasă (aliaj din crom, nichel și altele folosit ca înveliș pentru protejarea bordajului și punții navelor mari împotriva proiectilelor) și înarmată cu artilerie grea.

CUPOLA*: sau nava cupolă este o navă de luptă sau o baterie plutitoare, cu puntea și bordurile acoperite cu tablă din fier și cu una sau mai multe cupole construite pe punte și protejate cu un grătar, deschise în partea superioară, construite tot din fier și, sub acțiunea mașinii cu aburi, se pot roti

atunci când situația de luptă o impune (Nava cupolă „Prințul Albert” a fost construită în 1862, Young 1893: 111) sin. *navă cu scuturi*.

CURACH/ CURACA*: ambarcațiune antică dotată cu un catarg, vâsle și locuri pentru 18 vâslași. Un exemplar în miniatură de curaca irlandeză, datând aproximativ din jurul anului 100 î.Hr, a fost descoperit în urma unor săpături în 1891, ca piesă dintr-un tezaur celtic de aur (Lavery 2017: 14).

CUTER: (ist.) 1) navă de luptă sau de cabotaj, cu un singur arbore cu o velă mare, armată cu tunuri, care este utilizată în mările înguste pentru paza coastelor, executarea cercetării și a unor acțiuni secundare; 2) navă mică folosită pentru paza coastelor; 3) navă mică de pescuit, construită din lemn, cu vele sau mașini, ușoară și manevrabilă (DEM 149-150).

CVADRIMARAN: ambarcațiune cu patru corpuri legate între ele printr-o punte; sin. *quadrimaran*.

CVADRIREMĂ: galeră cu patru rânduri de rame în fiecare bord, cu un echipaj de aproximativ 250 de oameni, folosită de Roma antică (la scară redusă); (termen format din *quattor* „patru” și *remus* „ramă”); sin. *quadrirema* (DEM 151).

CVINCVEREMĂ: (ist.) galeră cu cinci rânduri de rame în fiecare bord, folosită în sec. al III-lea î.Hr., în războaiele punice (dintre romani și cartaginezi); termen format din *quinque* „cinci” și *remus* „ramă”); sin. *quinquerema*, *pentera* (DEM 151).

D

DAHABIÉ – ambarcațiune de lux folosită în navigația pe Nil.

DAMLOPER: velier cu derivoare exterioare folosit în apele Olandei (DEM 154).

DANDY*: velier amenajat ca sloop, dar care are un catarg (Young 1893: 116).

DAU: velier tipic arab, folosit pentru transportul de mărfuri și pentru pescuit; sin. *dhow*.

DELFINIERĂ: navă de tonaj mic, cu o platformă înaltă plasată în prova, facilitează vânarea delfinilor cu arma.

DHONEY*: cel mai popular tip de ambarcațiune folosit de băștinașii din Ceylon pentru activități de negoț (Young 1893:126).

DHOW: altă denumire pentru tipul de velier *dau*.

DIERĂ: navă antică cu două rânduri de rame; sin. *biremă*.

DINGHI: nume dat în Indiile de Est ambarcațiunilor de mici dimensiuni angajate pentru a însoți navele în port.

DIREMĂ: 1) navă antică cu două rânduri de rame; 2) galeră medievală cu ramele grupate

două câte două, sin. *biremă*.

DISTRUGĂTOR: tip de navă de luptă apărut în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea pentru a apăra navele mari împotriva atacurilor torpiloarelor (s-a numit mai întâi contratorpilor).

DISTURGĂTOR PURTĂTOR DE RACHETE: distrugător echipat cu rachete, apărut după cel de-Al Doilea Război Mondial.

DOGGER: tip de navă olandeză cu vele, asemănătoare cu galiota și folosită de olandezi pentru pescuit; unele dintre ele aveau un singur catarg, altele două.

DONBAZ: corăbii mari folosite la transportul unui mare volum de mărfuri (de genul unor șlepuri mai mari).

DORI: ambarcațiune mică de pescuit, purtată de o navă mare (DEM 176).

DRAGĂ: navă tehnică, cu sau fără propulsie, echipată pentru a efectua săparea, ridicarea și eventual transportul materialului scos din apă. Acest tip de navă este întrebuințat pentru adâncirea șenalului navigabil precum și la realizarea de lucrări tehnice efectuate pe fundul sau la malul apei.

DRAGOR: navă militară cu pescaj redus, destinată descoperirii și distrugerii barajelor de mine sau a minelor izolate (DEM 179).

DRAKKAR: navă vikingă nepuntată, ascuțită la prova și pupa, utilizată în secolele al XI-lea și al XII-lea.

DREADNOUGHT: 1) (ist.) velier de tip cliper, construit în 1853; 2) tip de navă de linie construită în Anglia în 1906, cu o bordee de 8 până la 12 tunuri (termen preluat fără modificări din limba engleză).

DRIFTER: pescador maritim.

DROMON: galeră rapidă de pescuit tipic bizantină, având bordul înalt; dromonul a fost folosit între secolele al V-lea și al XVI-lea atât ca navă de transport cât și ca navă de luptă.

DUBA: monitor fluvial otoman, folosit pe Dunăre în Războiul de Independență (1877-1878); (din tr. *duba-monitor*).

DUBAS: (ist.) luntre mare; folosită la pescuit sau cu rolul de bac, pod umblător, ponton sau portiță; (din rusă *dubas*); sin. *dombaz*, *tombaz*, *tumbaz*.

DUBĂ CANONIERĂ: navă aparținând marinei Țărilor Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea (DEM 184).

DUBĂ: barcă pescărească fie cu pupa dreaptă, fie ascuțită la ambele extremități, călăfătuită și smolită atât în interior cât și în exterior.

DUNGIYAH: navă arabă cu unul și, mai târziu, cu două catarge, cu vele, având pupa lată și înaltă, folosită în Marea Mediterană, pentru negoț și piraterie, încă î.Hr.

E

ESCORTĂ: navă sau grup de nave de siguranță destinate apărării convoaielor sau unei formații de nave de război aflată în mers (DEM 198).

ESCORTOR: navă de luptă destinată apărării navelor militare mari împotriva submarinelor, vedetelor torpiloare și aviației (DEM 198).

F

FELUCĂ: 1) corabie mică și îngustă, prevăzută cu pânze și cu lopeți, folosită în Marea Mediterană și pe coastele de nord ale Africii; 2) velier mic și îngust, cu rame, folosit la cabotaj pe coastele de nord ale Africii; 3) navă maritimă lungă și îngustă, folosită pe mările sudice la transportul încărcăturilor mărunte de-a lungul litoralului sau pentru pescuit; 4) corăbioară lungă și îngustă, obișnuită pe Mediterana; 5) un fel de corăbioară cu pânze și lopeți pe Mediterana.

FERIBOT: navă cu sau fără propulsie proprie, destinată a transporta peste un fluviu, canal sau strâmtoare, persoane, vehicule etc. (DEM 206) (< engl. *ferry-boat*).

FERRY-CAR: navă maritimă de construcție specială, cu punți etajate, destinată transportului de automobile; sin. *navă ro-ro*.

FLEUTĂ: velier de transport maritim tipic olandez, având fundul plat și pupa rotundă, în circulație în special în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea; variantă formală *flută*.

FLUTĂ: forma adaptată a denumirii olandeze *fleuta*.

FLIBOT: denumire generică folosită pentru a desemna veliere medievale olandeze de transport maritim cu 2-3 arbori (< olandeză *Vlieboot*, Vlie este numele strâmtorii prin care navele ieșeau în larg din Amsterdam); (pl. *fliboturi*).

FLIPOT: altă formă a mai frecvent folositului termen *flibot*.

FREGATĂ: 1) (ist.) navă cu rame și vele folosită în flotele de galere (sec. XIV-XVI) pentru comunicare și alte servicii; 2) navă militară cu vele, rapidă și ușor de manevrat, cu artilerie puternică dispusă pe două punți În secolele al XVII-lea și al XIX-lea, a fost folosită pentru cercetare, escortă, patrulare etc.

G

GABARĂ: 1) navă comercială mare sau navă-barc folosită în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea pentru transporul de materiale sau de mărfuri (la lucrări de construcții hidraulice) (NDULR 511); 2) navă de dimensiuni reduse, cu corp

metalic sau din lemn, folosită pentru transportul pietrei necesare construcțiilor hidrotehnice; 3) platformă plutitoare cu fundul plat, destinată serviciului portuar, fiind folosită, prin remorcare, la transportul utilajelor, materialelor, la instalarea macaralelor etc.

GAGALÎ: denumire turcească pentru nava cunoscută în Marea Mediterană cu numele de *marsiliană* (DEM 222).

GAHETA: ambarcațiune de pescuit folosită în Marea Mediterană; sin. *gajeta* (DEM 222).

GAJETA: ambarcațiune de pescuit folosită în Marea Mediterană; sin. *gaheta* (DEM 222).

GALEASĂ: navă de luptă (secolele al XVI-lea și al XVII-lea) având lungimea de 80 m, rame, trei catarge și trei vele (DEM 223).

GALERĂ FLUVIALĂ: 1) Termen generic folosit în Basarabia pentru toate navele care navigau pe Nistru, cu excepția celor cu propulsie mecanică; 2) nave cu fundul plat, cu o capacitate maximă de încărcare de până la 75 t (DEM 223).

GALERĂ: navă comercială sau militară din trecut (între secolele al VII-lea și al XVII-lea), având două catarge și fiind prevăzută cu pânze și cu vâsle mânuite de obicei de sclavi sau de condamnați (NDULR 512).

GALION / GALIOANE: (ist.) 1) navă miltară spaniolă cu pânze folosită în secolul al XVII-lea pentru transportul aurului și argintului din coloniile Americii; 2) sens generalizat – navă de transport; 3) sculptură ornamentală în lemn reprezentând un personaj (mitologic), fixată la prova navelor cu pânze.

GALIOTĂ: corabie ușoară cu două catarge, folosită în trecut, mai ales de olandezi (NDULR 513).

GAROO-KUH* (garuc): vas de coastă sau navă de pescuit (Young 1893: 168).

GÂRLIȚĂ: tip de ambarcațiune de transport folosită pe Dunărea de Jos, având o capacitate de încărcare de până la 80-100 de chintale.

GHIMIE: șalupă sau corabie (tr. Gemi) (NUDLR 527); navă puntată, de dimensiuni reduse, cu gură de magazie la centru, folosită pe Dunăre, în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea, pentru efectuarea diferitelor transporturi (DEM 232).

GIG*: abarcațiune lungă și îngustă adaptată pentru propulsie rapidă cu vâsle și prevăzută și cu vele (Young 1893: 169).

GOELETĂ: corabie ușoară cu două catarge (< fr. *goélette*); sin. *șunăr*.

GONDOLĂ: ambarcațiune venețiană, cu o lungime de aproximativ 10 m și o lățime de circa 2 m, cu prova și pupa ridicate mult în sus și propulsată cu o singură ramă.

GOZO: tip de velier maltez.
GUC: ambarcațiune de pescuit folosită în regiunea Dalmației (DEM 244).

H

HALOR: remorcher (franțuzism).
HAVANĂ: plută de dimensiuni mari, în care buștenii sunt aranjați în formă de fus și sunt legați între ei cu parâme și lanțuri; sin. *plută trabuc*.
HIPPAGO: navă antică folosită pentru transportul cailor.
HOWKER: (ist.) navă cu vele, folosită în mările nordice între secolele al XVI-lea și al XIX-lea (DEM 256); sin. *hurcă*.
HULK: (ist.) navă cu vele, folosită în mările nordice în secolul al XVI-lea (DEM 256).
HURCĂ: o altă denumire pentru nava de tip *howker*.
HURI: (cuvânt de origine indiană care denumește orice) pirogă ușoară cu rame/vâsle și vele (DEM 257).

I

IAHT: 1) velier de mici dimensiuni proiectat și amenajat pentru regate; 2) navă propulsată cu vele, mașini cu abur sau motoare cu ardere internă sau altă instalație, folosită pentru agrement și excursii; sin. *yacht*.
INCENDIATOR: navă mică cu vele, umplută cu exploziv și materiale incendiare care se agăța cu gheare de abordaj de o navă inamică de dimensiuni mai mari după care se aprindea un fitil a cărui lungime permitea echipajului să se retragă în condiții de siguranță; sin. *brander* (denumire generalizantă folosită pentru a desemna un anume tip de navă).
INMAR: ambarcațiune de tip cuter folosită pentru instruirea practică a studenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân" (DEM 261).
IOLA: ambarcațiune cu șase rame având pupa cu tablou (DEM 263).
ISTAMBOALĂ: un alt nume pentru *mahonă* (DEM 266).

Î

ÎMPINGĂTOR: navă fluvială sau fluvio-maritimă autopropulsată, special construită și prevăzută cu tampoane în prova pentru împingerea unor nave fără propulsie (DEM 269).

J

JONCĂ: velier cu 1 până la 5 catarge folosit pentru transport și pescuit în apele costiere, pe râuri și fluvii, iar până în secolul al XIX-lea a avut și un rol în activitățile militare (din malaieziană *djong*) (DEM 279).
JONCĂ FLUVIALĂ CU RAME:

ambarcațiune chinezească confecționată din bambus, cu extremitățile, prova și pupa, arcuite în sus și menținute în poziție cu ajutorul unor parâme. Ramele lungi, folosite de echipaj din poziția stând în picioare, erau sprijinite pe parapetele de protecție din borduri (DEM 279).

JUMĂTATE DE ȘAICĂ/ ȘAIKĂ: (ist.) șalupă canonieră, nepuntată, cu 9 perechi de rame și cu vele, sin. *felucă*, *semișaică*, *șalupă canonieră* (DEM 280).

K

KALIA*: canoe dublp din zona Tongatabu, folosită pentru scopuril militare. Ambarcațiunea este formată din două canoe unite printr-o platformă pe care este amplasată o cabină sau o construcție circulară de care se sprijină catargul. Are o velă de formă triunghiulară (Young 1893: 216).

KAWASAKI: velier puntat, cu motor și cu prova ascuțită, folosit pentru pescuit în zona costieră, în Extremul Orient (din denumirea orașului port Kawasaki din Japonia) (DEM 282).

KECI: tip de ambarcațiune de agrement cu vele de mici dimensiuni, cu doi arbori inegali.

KETCH: variantă a denumirii *Keci.*

KEULNAR: velier de 20 m lungime, folosit în mările nordului.

KIOSK (sau chioșc): numele unei ambarcațiuni folosite pentru distracție, relaxare etc**.** (cuvântul *chioșc* provine din limba turcă)

KNOR: navă de comerț vikingă, lungă de 24 m și cu o lățime de 5,5 m, a fost folosită în secolele al IX-lea și al X-lea.

KOCIA: (ist.) ambarcațiune din lemn, având un catarg și o velă, folosită în secolele XVI-XVII de pomorii ruși (locuitorii zonei maritime din nordul Rusiei) pentru transport pe mare și fluvii. Propulsată fie cu ajutorul ramelor, fie cu forța vântului cu ajutorul velei din piele de ren, ambarcațiunea a fost intens folosită atât pentru comerț, navigând în apropierea coastei și intrând pe fluvii, cât și pentru explorarea țărmului de NE al Asiei. (DEM 285).

KOFF: tip de navă olandeză (de 20 m lungime și 1,5 m lățime) cu doi arbori și vele, construită până în secolul al XIX-lea și folosită în mările nordice pentru transport marfă.

KOGĂ: (ist.) navă de comerț din sec. XII-XIII, folosită în mările din nordul Europei, o altă variantă ortografică pentru *cogă* (descris mai sus).

KOMIENGA: (ist.) monoxilă sau

luntre construită dintr-un singur trunchi de copac, folosită de vechii slavi.

L

LADIE*: caiac cu cârmă și lopeți.
LASER: tip de ambarcațiune cu vele (DEM 293).
LENT: ambarcațiune de pescuit.
LEUT: ambarcațiune de pescuit folosită în Marea Adriatică (DEM 299).
LIBURNĂ: navă uşoară, cu un singur rând de rame, folosită pentru luptă în Roma antică (DEM 299).
LINER:
LNG: navă pentru transportul gazelor naturale lichefiate (< engl. *Liquid Natural Gas*) (DEM 304).
LORCHA: tip de navă folosită în mările Chinei pentru a transporta armament; construcție hibridă care uneşte un corp de navă european cu vele de joncă; se presupune că a fost introdusă de portughezi pe la mijlocul secolului al XVIII-lea.
LOTCA: barcă pescărească din lemn, cu prova și pupa ascuțite și arcuite, folosită îndeosebi în Delta Dunării.
LPG: navă pentru transportul gazelor sub presiune (< engl. *Liquid Pressure Gas*, în formă abreviată).
LUGHER: navă puntată, cu trei catarge și cu vele, folosită pentru transmiterea ordinelor, efectuarea unor operațiuni costiere, atacarea navelor de comerț ale adversarului (DEM 308) (< engl. *lugger*, c.f. NDULR 759).
LUNTRE: 1) denumire cu întrebuințare generalizantă dată mijloacelor plutitoare, indiferent de origine sau zona lor de utilizare; 2) barcă de lemn cu fund plat, cu prova și pupa teșite, folosită pentru diverse scopuri (pescuit, transport, barcă de serviciu pentru navele fluviale) (DEM 310).

M

MAHONĂ: navă mică nepropulsată, folosită la limb sau la mahonare (DEM 315).
MAHUNĂ: ambarcațiune de pescuit de dimensiuni mari, cu patru perechi de rame (DEM 315).
MARSILIANĂ: navă de comerț folosită în Marea Mediterană, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea; cunoscută de turci sub denumirea de *gagalî* (DEM 324).
METANIER: navă destinată transportului de metal lichefiat (DEM 333).
MINER: ambarcațiune care lansează mine marine; sin. *puitor de mine* (DEM 336).

MONERĂ: galeră cu un singur rând de rame; sin. *monoremă*, *uniremă.*

MONITOR: navă militară cuirasată cu borduri joase și pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibru (DEM 339).

MONOREMĂ: galeră cu un singur rând de rame; sin. *moneră*, *uniremă*.

MONOXILĂ: unul dintre cele mai simple mijloace de transport pe apă, această ambarcațiune în formă de albie rezultă din scobirea unui trunchi de copac. Prima mențiune în scris a monoxilei apare în relatarea trecerii lui Alexandru Macedon peste Dunăre (în anul 335 î.Hr.) (DEM 339).

MOTONAVĂ: navă a cărei propulsie se realizează cu ajutorul unui motor (< fr. *moto-* + lat. *navis*).

MOTOVELIER: navă a cărei propulsie se realizează atât cu ajutorul unui motor cât și cu ajutorul velelor (< fr. *moto-* + ital. *vela*).

N

NAIE: denumirea arhaică din limba română folosită pentru a denumi orice tip navă sau ambarcațiune (DEM 343).

NAO: 1) (ist.) mare navă de transport folosită de iberi; 2) navă comercială mare, cu forme rotunde.

NASAD: nave militare care asigurau paza riverană îndeplinind același rol ca și șaikalele.

NAVĂ: plutitor de dimensiuni mari, amenajat și echipat pentru a se deplasa pe apă sau sub apă, în scopul efectuării transporturilor de mărfuri și pasageri, în scopuri militare, pentru lucrări hidrografice, pescuit etc. (DEM 345).

NEF: cuvânt ale cărui înțelesuri au evoluat odată cu trecerea timpului, *neful* este adaptarea franceză a latinescului „navis”, termen generic pentru „navă”.

NEGRIER: tip de navă folosită între secolele al XVII-lea și al XIX-lea pentru transportul sclavilor negri.

NEVRAD* (corăbii ~): nave bac folosite pentru a asigura legătura între malurile Dunării.

O

OBO: navă care poate fi folosită pentru transportul de petrol sau produse petroliere, ca vrachier și mineralier (DEM 369) (< engl. *Oil-Bulk-Ore*).

ONERARIA: navă romană de transport.

ORANIȚĂ: luntre pescărească având fundul plat, iar prova și pupa identice, ușor arcuite și terminate cu un tablou (din sârbă *oraniça*) (DEM 377).

P

PACHEBOT: navă comercială folosită pentru transportul pasagerilor și al coletelor poștale care asigură curse regulate între două sau mai multe porturi; sin. *pasager*, *pasager poștal* (< engl. *packet boat*) (DEM 382).

PADUAKAN: velier, cu două sau trei catarge, folosit pe coastele Indochinei și prevăzut cu arme de calibru mic pentru a-și asigura protecția împotriva piraților.

PALMA: tip de navă cu vele, folosită pentru transport în Marea Mediterană în secolele al XVIII-lea și al XIX-lea (DEM 384).

PARAOS*: navă de mici dimensiuni, amenajată ca o joncă, folosită în comerțul de coastă între China și Cochin China (regiune care a fost colonie franceză între anii 1862-1948 și care este, în prezent, parte a Vietnamului. (Young 1893: 279).

PARANZELLA: velier folosit pentru pescuit pe coastele Italiei (DEM 386).

PASAGER: denumire folosită în exprimarea orală pentru a reduce sintagma *navă de pasageri*.

PATAMAR*: vas de coastă din zona Malabar (India), asemănător cu bagala (Young 1893: 282).

PATAȘĂ: velier din secolele al XIV-lea și al XV-lea.

PATRONĂ: termen sinonim al bastardei sau căpitanei.

PÂNZAR: se presupune că ar fi fost un fel de caic „moldovenesc” propriu secolelor al XV-lea și al XVII-lea (denumire construită din „pânză” (o altă denumire pentru „velă”) și sufixul *–ar* (DEM 392).

PELOTA*: un fel de schif de dimensiuni reduse folosit la Buenos Aires; prevăzut cu jilț pentru o singură persoană; un băștinaș care ține între dinți o parâmă scurtă, traversează râul înot, tragând ambarcațiunea după sine (Young 1893: 284).

PENTECONTERĂ: cea mai interesantă și eficientă dintre ambarcațiunile feniciene folosite între 1100 și 800 î.Hr. Navă de tip biremă sau galeră cu două rânduri de vâsle, cu o lungime de aproximativ 20 m, poate transporta un echipaj de circa 60 membri, justificând folosirea ei atât pentru transport cât și luptă, situație în care mai poate lua la bord încă 50 de luptători (Strohm 1997: 8).

PENTERĂ: (ist.) galeră antică propulsată cu rame dispuse pe cinci rânduri; sin. *quinqueremă*, *cvincveremă*.

PEOTA*: barcă venețiană, recunoscută pentru că era o navă foarte ușoară, folosită în Adriatică pentru transportul de

pasageri (Young 1893: 284).

PERAMA: navă cu vele sau cu vele și rame, care datorită formei corpului și vântului bun se deplasează ușor cu viteză mare.

PESCADOR: navă destinată pescuitului, preconservării la bord (prin congelare) sau prelucrării și transportului peștelui către unitățile industriale specializate.

PETROLIER: navă destinată transportului de petrol și produse petroliere; sin. *tanc petrolier*.

PIADE: tip de barcă ușoară, lungă și îngustă folosită pe Dunărea de Jos (DEM 396).

PIAHIAP*: navă mare malaeziană folosită în misiuni de piraterie. Este echipată într-un mod oarecum asemănător cu un lugher francez și are în dotare unul sau două tunuri (Young 1893: 284).

PILOTINA: navă mică și rezistentă la mare rea, care transportă piloți în afara portului pentru a pilota navele care urmează să intre în port (DEM 397).

PINCA*: navă cu vele, folosită predominant în apele Mediteranei (Young 1893: 285).

PINJADJAP*: navă de coastă specifică zonei din Strâmtoarea Malacca; navighează cu pânze și vâsle și, asemeni galerelor antice, are două catarge (Young 1893: 285).

PINASA*: navă de mari dimensiuni, care are, în general, trei catarge și vele latine (Young 1893: 285).

PIROGĂ: ambarcațiune rudimentară de tip monoxilă (corpul scobit prin ardere sau prin cioplire), propulsată prin rame sau vele; poate fi întâlnită în regiuni din Africa, America și insule din Oceania (DEM 398).

PIROSCAF: navă cu aburi (DEM 399).

PLATĂ: ambarcațiune cu ramă, de dimensiuni mici, folosită pentru curățirea bordajului și la lucruri similare în exteriorul navei.

PLETINĂ: navă de dimensiuni mici, cu capacele magaziilor înclinate ca acoperișul caselor, în două ape, folosită în trecut, la transportul cerealelor pe Prut.

PLUTĂ TRABUC: plută de dimensiuni mari având buștenii aranjați în formă de fus și legați între ei cu parâme și lanțuri; sin. *havană*.

POD UMBLĂTOR: ambarcațiune cu sau fără propulsie proprie, folosită pe fluvii sau în porturi pentru trecerea oamenilor, vehiculelor sau diferitelor materiale de pe un mal pe altul; sin. *bac*.

POLACRĂ: (ist.) navă cu vele, folosită în Marea Mediterană până la începutul secolului al XIX-lea pentru transport și operațiuni navale; polacra de război avea la bord până la opt tunuri.

POLIER: (ist.) navă antică având mai multe rânduri de rame; deși sunt menționate în textele grecești, existența acestor nave nu a putut fi confirmată până în prezent; sin. *polieră*, *poliremă* (DEM 404).

PORTAVION: navă militară a secolului al XX-lea de mari dimensiuni și grad ridicat de complexitate tehnică, proiectată pentru a transporta până la 5000 de persoane și care este dotată cu avioane de luptă.

PORTBARJE: navă modernă destinată transportului barjelor cu marfă.

PORTCONTAINER: navă modernă destinată transportului de marfă depozitată în containere.

PRAHU*: termen folosit pentru mai multe feluri de ambarcațiuni utilizate în Arhipelagul Indian (Young 1893: 291).

PRAMA*: 1) o ambarcațiune ușoară, folosită în zona Mării Baltice pentru transportul mărfurilor în apele interioare, dar și pentru încărcarea și descărcarea navelor; 2) nave mari și puternice, cu fundul plat, bune pentru transportul artileriei grele, folosite ca baterii plutitoare pentru apărarea coastelor; unele dintre ele au o mare viteză de deplasare (cele din Insulele Ladrone); altele sunt foarte mari și transportă un mare număr de oameni, de obicei practicanți ai pirateriei (Young 1893: 290).

PROA*: navă lungă și îngustă folosită, în principal, în insulele Malaieziene; prevăzută cu două „coifuri”, nava este frumos ornată (se cunosc trei tipuri de ambarcațiune proa: ***proa bedouang*** – canoe adâncă, îngustă și cu două pânze triunghiulare; ***proa Mayang*** – costier cu pupa și etrava curbate, fund plat, dar cu extremitățile ascuțite și aproape simetrice. Uneori, au o suprastructură la centrul navei și sunt vopsite în culori strălucitoare, fundul alb fiind separat de zona superioară printr-o bandă neagră; ***proa zburătoare*** – un tip de canoe) (Young 1893: 292).

PROBELĂ: 1) navă cu propulsie mecanică; 2) navă cu vapori (înv.) (DEM 413).

PUI: cea mai mică ambarcațiune de la bordul unei nave care este acționată de un singur om și care poate lua la bord alte două persoane (DEM 416).

PUITOR DE ESCADE: navă special proiectată pentru transportul și amplasarea de obstacole plutitoare în scopul interzicerii accesului în anumite zone.

PUITOR DE MINE: navă special destinată executării minărilor pe mare sau pe un curs de apă.

Q

QUADRIMARAN*:* o altă formă a denumirii *cvadrimaran*.

QUADRIREMA: o altă formă a denumirii *cvadriremă*.

QUFA*: barcă confecționată din piei și folosită în apele Tirgului și ale Eufratului, în Mesopotamia (Lavery 2017: 10).

QUINQUEREMA: o altă formă a denumirii *cvincveremă*.

QUINQUERMĂ: galeră cu 5 oameni la o ramă; sin. *cvincveremă* sau *penteră*.

R

RAFIU: ambarcațiune din Mediterana, acționată cu pânze și vâsle. Având o lățime egală cu jumătate din lungime, este prevăzută cu o velă latină și una triunghiulară.

REMORCHER: navă de mici dimensiuni (maritimă sau portuară), cu mare putere de tracțiune și manevrabilitate, specializată în remorcarea altor nave.

RO-RO: navă specializată în transportul de vehicule cu roți sau șenile, încărcate cu mărfuri precum și containere încărcate în remorci (abreviere a denumirii din limba engleză a tipului de navă *roll-on-roll-off*).

S

SACOLEV: navă din Levant, cu două sau trei catarge (Young 1863: 321).

SAIC: velier pentru transportul de mărfuri, folosit în Levant; variantă de șaică.

SAL: plută mare (< turcă, NDULR 1250).

SALVATOR: 1) persoană care este antrenată pentru a efectua operațiuni de salvare, 2) navă folosită pentru a efectua operațiuni de salvare; sin. *navă de salvare*.

SAMBUC: (ist.) 1) mijloc de luptă plutitor, format prin alăturarea a două galere mari, asemănător unui catamaran, pe care se amplasa o platformă dotată cu mijloace de asediere a cetăților maritime; 2) velier arab de mici dimensiuni folosit pentru cabotaj, cu două catarge, cunoscut încă din secolul al XVI-lea și întrebuințat în Marea Roșie și Oceanul Indian; variante ortografice: *sambouk*, *sambuco*, *sambuk*, *sambuq*, *sanbuq*.

SAMPAN: mică navă cu vele, folosită în Extremul Orient nu numai pentru traversarea fluviilor și comunicația între insule ci și ca locuință pentru o întreagă familie.

SANDAL: 1) ambarcațiune mare sau velier folosit pentru transport; 2) luntre lungă prevăzută cu vele, folosită

pentru transportat mărfuri.

SARDINIER: navă mică în Marea Mediterană pentru pescuit sardele sau sardine.

SCAMPAVĂ: (ist.) tip de galeră de dimensiuni mici, ușoară și rapidă, scampava a fost folosită în secolul al XVIII-lea în misiuni de cercetare și patrulare. Propulsată de 12-18 perechi de rame și folosind și forța vântului, acest tip de galeră a fost folosită în Rusia și în alte țări europene.

SCAMPAVIE: ambarcațiune de mici dimensiuni propulsată cu rame și folosită de cele două Sicilii în războiul napoleonian (1803-1815); nu s-a mai construit începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

SCHIF: ambarcațiune sportivă foarte lungă, îngustă și ușoară, cu rame lungi și ușoare și cu scaune cu rotile care le asigură un grad de mobilitate.

SCORIDORA: ambarcațiune cu o lungime de 10-12 m, propulsată de vele, dar având uneori și motor, folosită în transportul de mărfuri pe coastele Italiei.

SCUNĂ: velier, cu două catarge, asemănător cu goeleta (< engl. *schooner*).

SCUNER: navă mică cu două catarge înclinate și vele aurice, folosită pentru pescuit și cabotaj; sin. *goeletă*, *șunăr*.

SCUTĂ: ambarcațiune cu o lungime de aproximativ 11 m folosită pentru pescuit în Marea Nordului.

SEINER: 1) navă maritimă de pescuit, prevăzută la pupă cu o platformă pentru manevrarea năvoadelor; 2) navă puntată destinată pescuitului cu plase aproape de suprafața apei, în larg sau de-a lungul coastelor; 3) navă destinată pescuitului cu seine; 4) navă maritimă destinată pescuitului, înzestrată cu instalații de prelucrare primară și de refrigerare a peștelui; sin. *șainer*.

SEMIȘAICĂ: sin. *jumătate de șaică*.

SETEE/SETEU*: navă cu două catarge, specifică Mării Mediterane (Young 1893: 339).

SFERT DE ȘAIKĂ: sin. *șaică mică*.

SHELTERDECK: navă care are o punte fără închideri etanșe situată deasupra punții principale (< engl., unde *shelterdeck* este numele punții de deasupra punții principale).

SLOOP: velier mic cu un singur arbore fără bompres; sin. *slup*

SLUP DE RĂZBOI: navă mică de luptă folosită în secolul al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea.

SLUP: velier mic cu un singur arbore fără bompres; sin. *sloop*.

SMAC: tip de navă cu vele, folosită pentru comerț și pescuit în apele nordice.

SNAU: tip de navă cu vele, asemănătoare bricului (< engl. *snow*).

SNEKKAR: navă de tipul drakkarului, dar de dimensiuni mai reduse, folosită, în timpul feudalismului, pentru comerț între țările nordice și cele mediteraneene (DEM, 465).

SOHAR*: navă comercială din Orientul Mijlociu; cu o lungime de circa 30 m. Prevăzută cu trei catarge, o mică suprastructură și cu spații pentru 20 de persoane, soharul poate transporta până la 100 t de marfă și provizii. Stabilitatea, manevrabilitatea și viteza de deplasare recomandă această ambarcațiune ca navă ideală pentru comerț sau lupte. Întâlnită în culturile arabe și în regiunile de comerț intens (Strohm 1997: 9).

SPĂRGĂTOR DE GHEAȚĂ (c.n.): navă special construită pentru a naviga pe apele înghețate, folosită pentru a deschide un canal navigabil într-un lac sau într-o mare înghețată.

SUPERDREADNOUGHT: navă de linie, cu o bordee de cel puțin opt tunuri cu calibru mai mare de 305 cm (DEM 479) (< engl. *super-* + *dreadnought*).

Ș

ȘAIC: 1) cuvânt creat prin naturalizarea cuvântului ceaika, denumire folosită în trecut pentru o mare varietate de tipuri de nave și ambarcațiuni; 2) ambarcațiune fluvială mică, cu pânze, cu fundul plat, servind la transportul mărfurilor și al persoanelor (PA: 32; 3) luntre făcută dintr-un trunchi de copac scobit, cu o singură vâslă, servind la pescuit (< tr.); 4) navă mijlocie rapidă, cu două sau trei catarge, propulsată cu vele și/sau rame, utilizată pe Dunăre și mare pentru transport și pază; în Moldova și Țara Românească a fost folosită până la jumătatea secolului al XIX-lea (DEM 481); variantă *șaică* (< rusă *ceacă* „pescăruș"); sin. *ciobacă*, *șeic, șeică,.*

ȘAICĂ DUBLĂ/ COMPLETĂ: variantă de șaică având mari dimensiuni (cu un greement apropiat de cel al unui bric) (DEM 481).

ȘAICĂ ZAPOROJEANĂ: sin. *ceaică*, *șaică.*

ȘAIKA: vas militar care asigura paza riverană; (pl. *șaikale*); variantă formală *șeică* (pl. *șeici*).

ȘAINER: navă de pescuit; sin. pentru *seiner.*(între anii 1950 și 1953 s-au construit la Șantierul Naval din Galați 10 șainere din lemn și 23 șainere din metal)

ȘALAND: navă de construcție specială, remorcată sau autopropulsată, folosită în lucrările hidrotehnice, fluviale sau maritime, pentru transportul unor materiale etc.; sin. *șalandă* (DEM 481).

ȘALANDĂ: sin. pentru *șaland.*

ȘALANDER: remorcher sau șalupă cu motor de putere mică, folosite la remorcarea șalandelor.

ȘALUPĂ: mică ambarcațiune cu motor, care servește la transportul persoanelor și al mărfurilor sau la diverse operații (de remorcare) în rada unui port (DEM 481).

ȘALUPĂ CANONIERĂ: 1) (ist.) jumătate de șaică; 2) ambarcațiune militară folosită în prima jumătate a secolului al XX-lea pentru îndeplinirea misiunilor de pază și siguranță (DEM 481).

ȘALUTIER: ambarcațiune ușoară folosită pentru pescuitul în largul mării (DTT 756).

ȘEBEC: navă mare și rapidă folosită între secolele al XVI-lea și al XVII-lea pentru piraterie, acțiuni militare sau transport în zona Mării Mediterane și a celei Negre (DEM 483); variantă formală *cebec*; (termen de origine arabă).

ȘEIC / **ȘAICI** (< tr.): 1) ambarcațiune fluvială mică, cu pânze, cu fundul plat, servind la transportul mărfurilor și al persoanelor; 2) luntre făcută dintr-un trunchi de copac scobit, cu o singură vâslă, servind la pescuit; variante formale: *șaic*, *șaică*; sin. *ciobacă*.

ȘEICĂ: sin. *șaic*, *șaică* (varianta din dialectul moldovenesc al limbii române).

ȘLEP / **SLEP**: navă cu fundul plat (fără propulsie proprie) folosită pentru transportul mărfurilor pe fluvii, pe canale sau pe lacuri. Variantă formală *slep*; sin. *ceam*, *șaică*.

ȘUNĂR: a se vedea *goeletă*; sin. *scuner*.

ȘVERTBOT: ambarcațiune cu fundul plat și pescaj redus, prevăzută cu pana cârmei rabatabilă și derivor care servește la mărirea stabilității și a suprafeței de rezistență la derivă (din germ. *Schwert*) (DEM 485).

T

TANC PETROLIER: navă specializată pentru trasnportul produselor petroliere (sau diferite alte substanțe lichide) în vrac/petrolier (DEM 488) sin. *tanc*, *petrolier*.

TARTANĂ: (ist.) 1) navă de luptă și comerț folosită în Evul Mediu în Marea Mediterană; 2) velier ușor de luptă folosit în secolul al XVIII-lea; 3) navă mică folosită de turci; 4) mică navă de transport și de pescuit, cu vele triunghiulare, de tip arab.

TETRERES: ambarcațiune propulsată cu ajutorul a patru rânduri de vâsle (Casson 1994: 61).

TORPILOR: navă militară construită la sfârșitul secolului al XIX-lea (aproximativ în

1880), destinată inițial torpilării navelor mari și, odată cu apariția submarinelor, destinată combaterii acestora; torpilor / torpiloare.

TRABACOL: navă de cabotaj folosită în Marea Adriatică (DEM 498).

TRANSATLANTIC: navă de pasageri care traversează Oceanul Atlantic (DEM 500).

TRANSPORTOR DE AVIOANE: (ist.) navă pentru transportul și lansarea hidroavioanelor; după Primul Război Mondial, odată cu apariția portavioanelor, transportoarele de avion au ieșit din compunerea flotelor (DEM 500).

TRAULER: navă de pescuit care folosește traulul, o unealtă de pescuit în formă de sac, confecționată din plasă cu ochiuri de diferite mărimi și remorcată prin apă cu ajutorul a două remorci metalice (DEM 501).

TREBISONDA*: velier turcesc mic, al cărui catarg înalt este fixat la două treimi prova din lungimea totală a navei (DEM 439).

TRECHANDIRI: 1) tip de cocă specific grecească, cu prova și pupa ascuțite, cu etravă arcuită și cu etamboul ușor înclinat spre exterior; 2) navă de cabotaj propulsată cu vele, folosită în Levant; variantă *trecnadiri*; sin. *trihandin.*

TREI ARBORI: formă eliptică pentru denumirea completă „navă cu trei arbori”.

TREI INSULE: navă prevăzută cu teugă, castel central și dunetă, reprezentând tipul obișnuit de cargou.

TREI PUNȚI: denumire eliptică a formei „navă cu trei punți”, folosită în general ca navă comandant.

TRIACONTERĂ: ambarcațiune propulsată cu ajutorul a treizeci de vâslași (Casson 1994: 53).

TRIERĂ: (ist.) navă de luptă foarte importantă în Grecia Antică; având o lungime de 40 până la 45 m și o lățime de 6 m, triera era acționată de 150-170 de trăgători la rame, fiind deservită de un echipaj de 12-16 marinari; sin. *triremă.*

TRIHANDIN: variantă a denumirilor *trechandiri* sau *trecnadiri.*

TRIREMĂ: (ist.) navă militară în lumea antică, construită cu trei rânduri de rame, după modelul grecesc (din latină, *tri-* „trei” și *remus* „ramă”); sin. *trieră.*

TUCANG*: navă de pescuit din Strâmtoarea Malacca, asemănătoare cu lugherul francez (Young 1893: 420).

TUEUR: navă ce se deplasează pe fluviu în amonte trăgându-se pe un lanț sau cablu fixat pe mal; de ea sunt legate navele care cu mijloace proprii sau remorcate nu pot înainta împotriva curentului (DEM 506); (din fr. *tuer* „a trage după sine”).

U

UMIAC: barcă asemănătoare caiacului, cu osatură de lemn și bordaj din piele de focă; propusia se realizează printr-o pereche de vâsle și o velă.

UNIREMĂ: 1) galeră cu un singur rând de rame; sin. *moneră*, *monoremă*; 2) navă militară antică având un singur rând de 12 perechi de rame și o velă pe un catarg; proprie flotelor din Grecia și Roma Antică (DEM 513).

USTOACĂ: (ist.) ambarcațiune fluvială cu fundul plat, fără punte, folosită pentru transportul de materiale sau de animale vii. Intens folosită în secolele al XVII-lea și al XVIII-le, nava se deplasa cu ajutorul a opt rame; sin. *acic* și *ustuacic.*

USTUACIC: (ist.) ambarcațiune fluvială cu fundul plat, fără punte, folosită pentru transportul de materiale sau de animale vii. Intens folosită în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea, nava se deplasa cu ajutorul a opt rame; sin. *acic* și *ustoacă.*

USTUACIUC: ambarcațiune fără punte sau luntre în formă de șaică; denumirea provine din expresia turcească *üstüaçik kayic* însemnând „barcă descoperită"; variantele acestui turcism sunt *ustuaciuc, ustoacă* și *ustăciuc* (brâncovenesc), fiecare apărând în vechile documente românești; forma prescurtată, *acic*, apare mai frecvent.

UXER: navă cunoscută în Marea Mediterană încă din secolul al XVI-lea; a fost folosită de cruciați pentru transport și de debarcare pentru cai (DEM 514).

V

VAPOR: 1) termen impropriu pentru orice navă cu propulsie mecanică; 2) navă propulsată de o mașină cu vapori (2 sensuri).

VÂNĂTOR ANTISUBMARIN – navă destinată unor scopuri militare bine determinate, respectiv căutarea și distrugerea submarinelor inamice, escortarea navelor de transport și/sau a navelor militare mari, executarea misiunilor de cercetare și supraveghere; sin. vânător de submarine.

VÂNĂTOR DE MINE – navă modernă de luptă, cu o construcție specială și care este prevăzută cu echipamente (instalații) destinate descoperirii, localizării și distrugerii barajelor de mine sau a minelor izolate.

VÂNĂTOR DE SUBMARINE – 1) navă vânătoare de submarine; 2) marinar ambarcat pe o astfel de navă.

VEDETĂ: navă militară de tonaj redus dotată cu armament puternic și care poate atinge o viteză apreciabilă de deplasare; în funcție de nevoi, vedeta

poate fi purtătoare de artilerie, rachete, torpiloare, antisubmarină etc. După carenă, poate fi cu chilă, cu fundul plat, cu redan, cu aripi portante sau pe pernă de aer (DEM 519).

VELIER: formă prescurtată a denumirii „navă cu vele”.

VLCC: petrolier foarte mare pentru țiței brut (< engl. ***V**ery **L**arge **C**rude Oil **C**arrier*).

VOLIC: (ist.) navă rapidă de cabotaj, pescuit sau piraterie, apărută în Levant, prin secolul al XVII-lea; a navigat și pe Dunăre, la jumătatea secolului al XVIII-lea. Dintre caracteristicile acestei ambarcațiuni enumerăm: lungimea de 17-18 m, echipaj până la 11 oameni și capacitate de transport 50-60 t de marfă.

VRACHIER: cargou special construit pentru transportul mărfurilor neambalate (ca, de exemplu: minereuri, cărbuni, cereale, fosfați etc.), ocupă un loc foarte important în transporturile pe apă.

Y

YACHT: 1) velier de mici dimensiuni proiectat și amenajat pentru regate; 2) navă propulsată cu vele, mașini cu abur sau motoare cu ardere internă sau altă instalație, folosită pentru agrement și excursii; sin. *iaht.*

YAWL: velier mic având două catarge inegale, dintre care cel mai înalt este plasat în pupa; denumirea se aplică acum și ambarcațiunilor cu un singur catarg și pescadoarelor cu vele la treime (DEM 535).

YOLĂ: ambarcațiune de tip sport cu o singură velă.

Z

ZARKA: tip de caic mic fără punte (DEM 537).

ZARUG: ambarcațiune cu un catarg și velă la treime, folosită mai ales în Marea Roșie (DEM 537).

ZOLLKREUZER – vedetă maritimă și fluvială de patrulare și control vamal. Caracteristici: depl. 30-33 t; dim. 23,61 x 3,60 x 1,0 m; 2 motoare a 360 CP; vit. 18,5 Nd. ; mitraliere: I/13,2 mm, I/7,92 mm. Patru astfel de nave au fost construite (după proiect german de către Șantierul Naval SKODA) în 1944-1945 pentru Marina Regală Română, dar nu se știe unde au ajuns (DEM, 539).

Anexa 3.

Navalisme ale limbii române[1]

ABACĂ: arbore asemănător cu bananierul, care crește în Insulele Filipine; din fibrele acestui copac se împletesc tot felul de sfori, parâme etc. Deoarece fibra aceasta nu putrezește dacă stă în apă; sin *manilă*.

AMBARCAȚIE: (c.n.) sin. pentru *ambarcațiune*.

AMBARCAȚIUNE: termen general folosit pentru a denumi orice mijloc plutitor de dimensiuni mici, de regulă nepuntat, propulsat cu rame, cu vele sau cu motor, folosit pentru transportul de călători și mărfuri, pentru salvare, pescuit, ridicări hidrografice, lucrări portuare, sport și scopuri militare (DEM 15); sin. *ambarcație*.

APENDICE: proeminență pe fundul navei (ca pantalonii elicei) (DEM 28).

APENDICI: denumire generală care desemnează cavaleți, tub de protecție al arborelui portelice, cârme.

ARHITECTURA NAVALĂ: știința proiectării și construcției navelor. Se împarte în teoria navei și construcții navale. Primul manual românesc de ***Teoria Navei*** (1902) a fost alcătuit de locotentent-comandorul N. Negrescu din Marina Militară, iar primul curs de construcții navale (1898), de inginerul șef al marinei Militare, A. Cupșa. (DEM 32).

ARTIMON: (c.n.) unul dintre arborii unui velier (DTT 54).

ASDIC: denumirea inițială a hidrolocatorului folosit de marina engleză în al Doilea Război Mondial (din inițialele expresiei **A**llied **S**ubmarine **D**etection **I**nvestigatioon **C**ommittee) (DEM 35).

BEȘCHIER: persoană care taie trunchiuri de copac cu beșchia (un „ferăstrău mare cu lamă lată (și cu mânere la capete)” folosit pentru bușteni, conform NDULR 144).

BOMBETĂ: lampă folosită pentru semnalizare în navigație (NDULR 161).

[1] Cei mai mulți dintre termenii cuprinși în această secțiune nu se regăsesc în dicționarele generale (DEX1 și DEX2, NDULR), dicționarele enciclopedice (DE1, DE2, DE3, DE4, DE5 și DE6) sau în Lexiconul tehnic român (LTR).

CABESTAN: mecanism de punte folosit pentru virarea lanțului ancorei sau a manevrării parâmelor. Acționat electric, manual sau cu aburi, acest troliu cu ax vertical pe care se înfășoară cablul de tracțiune, este utilizat pentru deplasarea sarcinilor și a vehiculelor pe distanțe relativ scurte (< fr. *cabestan*); sin. *castanetă*.

CALAFAGIU (pl. calafagii): meșter care se ocupă cu calafatarea sau calafatisirea; sin. *călăfătuitor*.

CALAFAT: câlți sau cârpe destrămate îmbibate cu catran cu care se astupă crăpăturile la bordajele și la punțile de lemn ale navelor, precum și pentru călăfătuirea punților din lemn ale navelor metalice. (< tr. kalafat)

CALAFATARE: operațiunea de etanșare a harmuzului punții și bordajului cu catran, sin. *calafatare.*

CALAFATISI: a etanșa cu catran crăpăturile din bordaje și punțile de lemn ale ambarcațiunilor.

CALDARINĂ: căldare auxiliară care produce vapori de apă sau apă caldă pentru încălzirea compartimentelor navei, pentru punerea în mișcare a vinciurilor, cabestanelor etc. (DEM 90).

CAMBUZĂ: magazie de provizii la bord (DEM 90).

CAMERĂ: denumire dată anumitor încăperi sau spații de la bordul unei nave sau ambarcațiuni.

CANARISEALĂ: înclinare transversală permanentă a navei cauzată de distribuția nesimetrică față de planul diametral a greutăților încărcate la bord sau de deficiențe de construcție în care caz nava poate căpăta un unghi de înclinare într-un bord, rămânând în echilibru în această stare; sin. *canarisire* (DEM 92).

CANARISIRE: înclinare transversală permanentă a navei cauzată de distribuția nesimetrică față de planul diametral a greutăților încărcate la bord sau de deficiențe de construcție în care caz nava poate căpăta un unghi de înclinare într-un bord, rămânând în echilibru în această stare; sin. *canariseală*.

CARENAJ: curățire a operei vii a navei în doc; sin. *carenare*.

CARENARE: curățire a operei vii a navei în doc; sin. *carenaj*.

CARENĂ: porțiune a corpului navei aflată sub linia de plutire; sin. *opera vie* (DEM 98).

CARIC: marfă încărcată la bordul unei nave pentru a fi transportată în schimbul unui navlu (DEM 98).

CARINĂ: 1) chila unei dube sau lotci, prelungită cu coame spre prova și pupa; 2) înv. chila navei (termen încă în uz la începutul secolului al XIX-lea) (DEM 98).

CASTANETĂ: mecanism de punte folosit pentru virarea lanțului ancorei sau a manevrării parâmelor. Acționat electric, manual sau cu aburi, acest troliu cu ax vertical pe care se înfășoară cablul de tracțiune, este utilizat pentru deplasarea sarcinilor și a vehiculelor pe distanțe relativ scurte; sin. *cabestan*.

CASTEL: 1) suprastructură foarte înaltă pe navele din sec. al XV-lea și al XVI-lea; înălțimea lor a scăzut treptat până la teuga și duneta de astăzi. 2) suprastructură, de regulă, la centrul navei, unde se află comanda prova (teuga).

CASTELATURĂ: duneta; sin. *suprastructură pupa*.

CATARG: școndru vertical sau ușor înclinat care susține vergile, velatura, bigile, instalațiile de semnalizare optică, antenele de radio și radiolocație etc.; sin. *arbore*.

CAVALET: postament pe care se așează ambarcațiile la bordul unei nave sau pe uscat; (< it. *cavalletto*); ~ de barcă – suport folosit pentru amararea bărcilor pe punte; ~ de elice – tija de susținere a axului elicei după ieșirea acesteia din pantalonii elicei (DEM 103).

CAVILĂ: 1) piesă în formă de mâner la partea superioară și cilindrică la partea inferioară, care se introduce într-un orificiu practicat vertical în cavilieră sau în ohiul unui cerc de cavilieră; 2) (înv.) cui din lemn folosit la construcțiile navale executate din același material (DEM 103).

CAVILIERĂ: piesă confecționată dintr-o scândură groasă, așezată orizontal în bordurile navei sau în jurul unui catarg, în care se înfig cavilele pentru a se lua volta manevrelor curente (DEM 103).

CAVITATE: 1) gaură într-un corp solid; 2) spațiu gol în interiorul unui corp sau al unui organism (NDULR 209).

CAVITAȚIE: fenomen fizic de producere, într-un curent de lichid, a unui vid parțial care se umple cu bule de vapori sau de gaze care, aglomerându-se, determină vibrații și coroziune mecanică, prezentând pericol de distrugere

pentru pereții conductei prin care circulă lichidul, pentru palele turbinelor, elicelor etc. (DEX2 147).

CAZAN: instalație folosită pentru vaporizarea prin presiune a lichidelor în vederea întrebuințării vaporilor ca forță motrice (DEX2 147).

CAZANGERIE: atelier de construit și reparat cazane, utilaje din tablă groasă de oțel, recipiente de presiune, cisterne etc. (< tr. *kazangiu* + *arie*).

CAZANGIU: 1) meseriaș care face sau repară cazane; 2) muncitor care supraveghează cazanele generatoare de apă fierbinte sau de abur (NDULR 209).

CĂLĂFĂTUI: a etanșa cu calafat găurile dintre scândurile bordajului sau ale punții unei nave (DEX2 148).

CĂLĂFĂTUIRE: acțiunea de a călăfătui și rezultatul ei (DEX2 148).

CĂLĂFĂTUITOR: muncitor specializat în călăfătuire.

CENTRU DE CARENĂ:centrul de greutate al volumului de apă dislocat de o navă în stare de plutire. Este punctul de aplicare a rezultantei forțelor de flotabilitate exercitate de apă asupra părții imerse a corpului navei (DEM 110). * termen cunoscut și folosit în arhitectura navală și marinărie (dar fără relevanță în șantier).

CENTRU DE DERIVĂ: punct în care se aplică rezultanta tuturor forțelor care duc la deriva navei.

CENTRU DE FLOTABILITATE: centrul de greutate al volumului de apă dislocuit de o navă în stare de plutire; sin. centru de carenă.

CENTRU DE GREUTATE: punctul de aplicare a rezultantelor forțelor de gravitație care acționează asupra unui corp. Centrul de greutate al unei nave își schimbă poziția în cazul ambarcării sau debarcării sau al schimbărilor în amplasarea acestora (DEM 110).

CENTURĂ ANTIMAGNETICĂ: instalație de protecție a navelor împotriva minelor magnetice.

CENTURĂ CUIRASATĂ: porțiune cuirasată care înconjoară nava în borduri și se închide la partea superioară cu punțile cuirasate (DEM 110).

CENTURĂ DE ANCORĂ: parâmă (sârmă) cu ochiuri la ambele capete și un cârlig de papagal, având la partea inferioară o atârnătoare pentru prins ancora; centura de ancoră este folosită pentru darea ancorelor (DEM 110).

CENTURĂ DE GABIER: centură prevăzută cu un cuțit de gabier așezat la spate, a mijlocul corpului (pentru acces facil), un corn de gabier cu unsoare (pentru ungerea macaralelor) sau o cavilă de matisit. Utilă în efectuarea lucrărilor de întreținere a arboradei.

CHESON ETANȘ: compartiment etanș în bărcile de slavare, care asigură flotabilitatea acestora chiar în cazul pătrunderii apei (DEM 115).

CHESON: 1) (c.n.) dulap la bord; 2) cutie prismatică cu trei fețe, fund și capac superior, care se lipește de corpul navei, după care se golește de apă cu ajutorul aerului comprimat, permițând repararea operei vii, facerea unei caplamale etc. (DEM 115).

CHEU/CHEI DE ARMARE: construcție hidrotehnică portuară realizată din lemn, piatră, beton armat, cu rolul de a proteja malul împotriva erodării și de a permite acostarea navelor (DEM 115-6); sin. *chei* (termen livresc) și *splai*.

CHILĂ: (c.n.) element principal al osaturii navei, situat în partea inferioară, în plan longitudinal, de la prova la pupa; **~ plată** - chilă folosită în cazul navelor metalice; **~ cheson -** reprezintă o structură în formă de cutie; ~ **cu tunel** - reprezintă o structură în formă de tunel; ~ **basculantă** – suspendată mobilă, care se poate înclina cu cca 25º într-un bord sau altul, asigurând astfel mai multă stabilitate ambarcațiunii (yola, cel mai frecvent tip); ~ **de ruliu** – proeminențe din tablă sau platbandă, așezate pe fundul navei, în borduri și simetric în raport cu chila, pe circa 2/3 din lungimea acesteia, pentru a micșora unghiul de ruliu (DEM 116).

CONSTRUCȚIE NAVALĂ: 1) tehnica construirii navelor, arhitectură navală; 2) activitatea de cosntruire a navelor.

COVUZ: rama gurii de magazie – termen folosit în șantiere (DEM 142)

CRAVELĂ: scândură ce formează bordajul unei ambarcațiuni construite în sistem diagonal (DEM 142).

DELFINERĂ: (înv.) martingală (termen folosit la începutul secolului al XIX-lea).

DERIVOR: (c.n.) piesă plată, fixă sau mobilă, prinsă sub chila unei nave cu vele, care împiedică deplasarea laterală a navei sub acțiunea vântului, mărindu-i astfel stabilitatea (DTT 234).

ECLISĂ: piesă de tablă folosită în CN pentru a consolida îmbinarea dintre două table puse cap la cap.

ETAMBOU: piesă din osatura navei care prelungește în sus chila la pupa; rolul etamboului, în cazul bărcilor și al velierelor a fost acela de a prinde cârma. La navele propulsate mecanic și o singură elice, etamboul mai este denumit și etamboul elicei; sin. *stern* (DEM 199).

ETAMBREU: 1) gaură în punte prin care trece un arbore; 2) dispozitiv la pupa navei, constând din tubul etambreului care are la punte un guler, iar la partea inferioară pe bordaj, o buză prin care trece axul cârmei (DEM 199).

ETRAVĂ: piesă din osatura navei, care prelungește în sus extremitatea prova a chilei; porțiunea în contact cu chila este denumită piciorul etravei, iar porțiunea opusă, capul etravei. Porțiunea curbă se numește ghibră. (DEM 199).

FOARFECĂ: nod marinăresc (DEM 213).

FOARFECE: dispozitiv fixat la dragă sau la aparatul paravan pentru tăierea parâmelor minelor ancorate (DEM 213).

GABARIU: (înv.) șablon pentru construcții navale (DEM 201).

GABIE: platformă cu balustradă fixată la partea superioară a unui catarg, folosită mai ales ca post de observație (< it. *gabbia*) (NDULR 511).

GABIER: marinar specializat în manevra velelor, bărcilor și instalațiilor de punte (DEM 222).

GRUI/GRUIE: dispozitiv de ridicare a greutăților (DEM 242).

HALAJ: tragere la edec.

LACRIMĂ: picătură de apă care apare lângă niturile bordajului sau ale unui perete (DEM 289).

LĂCRIMAR: cornier la îmbinarea centurii cu tabla lacrimară (DEM 294).

LĂCRIMARĂ: prima filă de tablă a punții, care se îmbină cu centura (DEM 294).

LEMN DE FIER: lemn de esență tare, din specia eucaliptului, folosit la CN.

MAHON: lemn care se folosește în construcția de ambarcațiuni de lux (DEM 315).

MAHONARE: descărcare totală sau parțială într-o mahonă a încărcăturii unei nave ancorate care nu poate acosta la cheu (DEM 315).

MARANGOZ: dulgher specializat în prelucrarea lemnăriei pentru nave (NDULR 778).

MARANGOZERIE: atelier folosit pentru prelucrarea lemnăriei pentru nave; sin. *marangozie*.

MARŞRUT: concept care presupune urmărirea proceselor tehnologice în baza documentelor de evidenţă primară.

MARTINGALĂ: bară așezată sub bompres, servind la dirijarea și întinderea parâmelor de fixare a acestuia la navele cu pânze.

MODULARIZARE BLOCSECŢII: proces ce presupunea saturarea blocsecţiilor de navă înainte de procesul sablare.

NAVOMODEL: machetă a unei nave, dotată cu sisteme de propulsie și de comandă (NDULR 871).

NAVOMODELISM: 1) tehnica construirii navomodelelor; 2) ramură sportivă având ca obiect construirea de navomodele și organizarea de concursuri cu astfel de aparate (NDULR 871).

NAVOMODELIST: constructor de navomodele (NDULR 871).

PAIOL: pardoseală de protecție (din tablă de oțel, acoperită cu linoleum sau cu material plastic) în încăperile unei nave (NDULR 963).

STRAJĂ: sârmă care trece prin velaturile bastoanelor de tendă pe care se leagă tenda cu ajutorul sacheților.

STRAPAZAN: suport format dintr-un cui fixat în copastie și un zbir (inel) făcut din parâmă sau piele care servește la fixarea ramei pe cuiul de strapazan.

ȘANTIER NAVAL: întreprindere complexă de construcție, reparație, modernizare și asamblare a navelor marinei civile și militare sau a ambarcațiunilor private (de tipul iahturilor); cuprinde ateliere, docuri, cale, dane și numeroase instalații și mijloace tehnice capabile să desfășoare întregul proces de concepție, execuție și probe necesar realizării lucrărilor de construcții și reparații navale (DEM 482).

ȘARDONETĂ: (c.n.) margine din aval a nișei unei porți de ecluză, pe care se sprijină latura dinspre bajoaier a porții (DTT 757).

TACADĂ: suport pe care se sprijină o navă în doc; sin. *tacar*.

TACARISIRE: așezarea navei pe tacade la andocare.

TIMONERIE: 1) încăpere în prova comenzii, cu vizibilitate bună, în care se află timona, telegrafele și alte aparate și instalații de comandă ale navei; 2) știința și arta timonierului (DEM 493).

TIMONIER: marinar care ține cârma și îi ajută pe ofițeri la navigație (DEM 493).

TIMONIERĂ: spațiu dintre spatele și tabloul bărcii, în care stă șeful de barcă (DEM 493).

VARACULĂ: ciocan de (relativ) mari dimensiuni, utilizat în șantierele navale.

VARANGĂ: piesă din osatura transversală a navei, care leagă chila/carlinga de coastă. (DEM 517).

VAS: vehicul construit, amenajat și echipat pentru a pluti și a se deplasa pe (sub) apă, pentru transportul persoanelor, al materialelor sau cu destinații speciale; ambarcație cu vâsle, cu vele sau cu motor (NDULR 1592).

VELAR: muncitor sau marinar specializat în confecționarea și repararea velelor; marinar care execută manevra navelor sau a ambarcațiilor cu vele.

VELATURĂ (< ital. *velatura*): ansamblul velelor unei nave.

VELĂ: pânză de corabie, care asigură deplasarea navei sub acțiunea vântului; (prin extensiune) corabie, ambarcație cu pânze.

VELĂRIE: 1) atelier în care se confecționează vele și obiecte din pânză de vele; 2) obiecte din pânză de vele de la bordul navelor; 3) arta și știința velarului (vezi mai sus).

VIBRAȚIA NAVEI: fenomenul de oscilație mecanică pulsatorie a corpului navei cauzat de funcționarea mecanismelor sau de presiunea hidrodinamică variabilă exercitată de valuri asupra corpului navei.

VINCI: mecanism de ridicare sau tras, manual, cu vapori sau electric, cu ax orizontal folosit la bordul navei la virarea ancorei, a manevrelor unei bigi, a curenților palancurilor gruilor de barcă ș.a. (DEM 525).

VINCIER: marinar sau muncitor care manevrează vinciul (de multe feluri).

ZBAT: paletă montată pe o roată, care, lovind apa, asigură propulsia navei. Zbaturile pot fi fixe sau mobile, ultimele fiind mai eficace, dar și mai scumpe și practic nefolosite. Roțile cu zbaturi au fost primele propulsoare instalate pe navele cu vapori. În prezent, sunt folosite foarte rar numai pe navele fluviale și, eventual, pe remorcherele de port, fiind montate pe două roți de zbaturi în bordurile navei sau pe o singură roată la pupa (DEM 537).

Colecția Științe Inginerești



ISBN 978-606-696-146-2